



Ons kenmerk 2018-205659

Maastricht 29 juni 2020

Bijlage(n) 7

Verzonden 15 juli 2020

Besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg

LUCHTHAVENREGELING HELIHAVEN COOLEN HEYTHUYSEN

Op grond van artikel 1.3 van de Verordening Luchthavens Provincie Limburg zijn wij bevoegd dit besluit te nemen.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Aanleiding

Op 29 april 2015 (zaaknummer 201401538/1/R1) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) paragraaf 3.6 van de Verordening Luchthavens Provincie Limburg, de luchthavenregeling helihaven Coolen Heythuysen gelegen aan de Biesstraat 59 te Heythuysen, vernietigd. Door de uitspraak van de Afdeling geldt voor de helihaven de op 13 augustus 2009 op naam van Frank Coolen Machines B.V. door de Minister van Verkeer en Waterstaat afgegeven beschikking op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (Signal) (nummer VENW/I/VW-2009/5203).

Krachtens de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (Staatsblad 2008, 561) zijn Provinciale Staten verplicht een luchthavenregeling of luchthavenbesluit voor het gebruik en de toegestane activiteiten, waarvoor in de beschikking een toestemming is afgegeven, vast te stellen. Naar aanleiding van het vorenstaande zijn wij een nieuwe besluitvormingsprocedure gestart. Op grond van artikel IX, derde lid, van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens komt de beschikking van 13 augustus 2009 te vervallen op het moment dat de onderhavige luchthavenregeling (definitief) in werking treedt.

Bij schrijven van 27 mei 2016, ontvangen 30 mei 2016, heeft de gemachtigde van de exploitant van de helihaven aangegeven dat vrijwillig wordt overgegaan tot een reductie van het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen op jaarbasis, tot 530 vliegbewegingen. Derhalve zijn wij in de onderzoeken uitgegaan van maximaal 530 vliegbewegingen op jaarbasis.



De luchthavenregeling zoals bedoeld in artikel 8.64 Wet luchtvaart, betreft het opstijgen en landen van helikopters vanaf de helihaven gelegen aan de Biesstraat 59 te Heythuysen.

Vereiste van besluit

Op basis van artikel 8.64, eerste lid, van de Wet luchtvaart, stellen Gedeputeerde Staten bij besluit een luchthavenregeling vast voor een luchthaven. Een luchthavenregeling bevat regels omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Daarnaast kan deze regeling grenswaarden of regels bevatten die noodzakelijk zijn gelet op het externe veiligheidsrisico. In een luchthavenregeling wordt het luchthavengebied vastgesteld met behulp van een kaart waarop de ligging van dit gebied is aangegeven. Deze kaart is als bijlage bij de ontwerp-luchthavenregeling gevoegd.

Een luchthavenregeling moet worden vastgesteld voor een terrein, dat structureel (=meer dan 12 dagen per jaar) in gebruik is als luchthaven, maar waar de milieueffecten uitgedrukt in de 56 dB(A) Lden geluidcontour en/of de 10-6 externe veiligheidscontour niet buiten de grens van het luchthavengebied optreden en waar dus ook geen ruimtelijke beperkingen gelden buiten het luchthavengebied.

Hierbij zij opgemerkt dat de bevoegdheid tot het vaststellen van een luchthavenregeling op grond van de vigerende Wet luchtvaart en de Verzamelwet I&M 2017 door ons college dient plaats te vinden. Echter, het overgangsrecht stelt dat voor luchthavenregelingen waarvoor aanvraag reeds is ingediend en procedure al in gang is gezet, worden vastgesteld bij verordening van Provinciale Staten. Bij onderhavige kwestie is echter geen sprake van aanvraag, maar omzettingsverplichting. Het overgangsrecht geeft ten aanzien daarvan geen bepalingen. Aangezien de omzettingsprocedure al gestart was voordat de Verzamelwet I&M 2017 in werking is getreden, beschouwen wij de omzetting zekerheidshalve als aanvraag waardoor de luchthavenregeling door Provinciale Staten bij verordening dient te worden vastgesteld.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit

Ten aanzien van het ontwerpbesluit hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden. Zo zijn de geluidsonderzoeken en de onderzoeken externe veiligheid aangepast omdat er ten opzichte van het ontwerpbesluit nieuwe rekenmodellen door de wetgever zijn voorgeschreven om de effecten ten aanzien van geluid en externe veiligheid te bepalen. Daarnaast is het voorschrift 4 gewijzigd. Deze aanpassingen zijn echter niet van dusdanige aard dat de uniforme voorbereidingsprocedure opnieuw doorlopen dient te worden, het dictum van het besluit wijzigt namelijk niet.

Beleidskader

Op grond van artikel 1.3 van de Verordening Luchthavens Provincie Limburg zijn wij belast met de voorbereiding van een voorstel over een luchthavenregeling voor Provinciale Staten, met inbegrip van het opstellen van een ontwerpvoorstel en het toepassing geven aan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Beoordeling van onderhavige omzettingsverplichting vindt plaats met inachtneming van de door Provinciale Staten op 9 oktober 2009 vastgestelde beleidsnota Regionale Luchtvaart Provincie Limburg.



Motivering

Geluid

Het in het kader van de ontwerp-luchthavenregeling uitgevoerde akoestische onderzoek leidt tot de conclusie dat de 56 dB (A) Lden contour binnen de grens van het luchthavengebied ligt. Dientengevolge kan met een luchthavenregeling worden volstaan en is een luchthavenbesluit niet nodig. Het onderzoek is uitgevoerd conform de voorgeschreven wettelijke methodiek (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, Lden methodiek). Zoals reeds aangegeven heeft er een update plaatsgevonden van het uitgevoerde akoestische onderzoek. Dit onderzoek wordt als bijlage mede ter inzage gelegd. Dit rapport is een actualisatie van het berekeningsrapport met kenmerk pl61001.not dat Adecs in 2016 heeft opgesteld en waarin de ligging van de 56 dB(A) Lden-geluidscontour is berekend. De aanleiding van deze actualisatie is het verschijnen van een nieuwere versie van het rekenprogramma waarmee de geluidsbelasting berekend moet worden, de overige invoergegevens en uitgangspunten zijn ongewijzigd gebleven.

Externe veiligheid

Ten tijde van de vaststelling van ontwerp-luchthavenregeling is voor de bepaling van de externe veiligheidseffecten vanwege het voorgenomen gebruik van de helihaven is gebruik gemaakt van het model GEVERS (versie 2.1.0, zoals dit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkeld is). De conclusie van deze berekening is dat de Plaatsgebonden Risico (PR) 10-6 contour van de helihaven binnen de grens van het luchthavengebied valt. Op basis van deze PR-contour kan worden geconcludeerd dat vanwege externe veiligheid met een luchthavenregeling kan worden volstaan en geen luchthavenbesluit nodig is. Zoals reeds aangegeven heeft er een update plaatsgevonden van het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid. Dit onderzoek wordt als bijlage mede ter inzage gelegd. Het rapport inzake externe veiligheid wordt als bijlage mede ter inzage gelegd. Dit rapport is een actualisatie van het berekeningsrapport met kenmerk pl61002.not dat Adecs in 2016 heeft opgesteld en waarin de ligging van de 10-6 PR-contour is berekend. De aanleiding van deze actualisatie is het verschijnen van een nieuwere versie van het rekenprogramma waarmee de externe veiligheid berekend moet worden, de overige invoergegevens en uitgangspunten zijn ongewijzigd gebleven.

Natuuronderzoek

Er is tevens een onderzoek (Natuurtoets helihaven Coolen) uitgevoerd naar de mogelijke effecten van het gebruik van de helihaven op nabijgelegen natuurgebieden.

Het onderzoek concludeert:

1. Dat de helihaven geen negatief effect heeft op het behalen van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Een significant negatief effect is daarmee uitgesloten;
2. Dat de helihaven geen negatief effect heeft op het behalen van een gunstige staat van instandhouding van soorten. Een negatief effect hierop is daarmee uitgesloten;
3. De wezenlijke kenmerken van potentiële en actuele natuurwaarden binnen het onderzoeksgebied worden als gevolg van de helihaven niet aangetast;
4. Er zijn geen significant negatieve effecten te verwachten op prioritaire diersoorten uit het Limburgse natuurbeleid.

Het rapport Natuurtoets helihaven Coolen wordt als bijlage mede ter inzage gelegd.



Omgeving

Uitgangspunt van de door Provinciale Staten op 9 oktober 2009 vastgestelde Beleidsnota Regionale Luchtvaart Provincie Limburg is dat de bestaande luchtvaartterreinen worden gehandhaafd, in elk geval voor de duur waarvoor het bevoegde gezag een vergunning heeft verleend, zijnde de afgegeven beschikking op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen.

Onderhavige helihaven is gelegen aan de provinciale weg N279 Horn – Helmond ter hoogte van hectometerpaal 4,0. In de luchthavenregeling zijn de openingstijden van de helihaven nader omschreven, waarbij nachtelijk gebruik niet van toepassing is. De helihaven is inmiddels planologisch vastgesteld in het bestemmingsplan 'Buitengebied Leudal'.

Overleg

Over de aanvraag is overleg gepleegd met de aanvrager, de inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Leudal.

Belangenafweging

Een eerdere versie van het ontwerpbesluit Luchthavenregeling Helihaven Coolen Heythuysen, vastgesteld op 18 oktober 2016, heeft van 27 oktober 2016 tot en met 7 december 2016 ter inzage gelegen in het Gouvernement (Provincie Limburg) te Maastricht en in het gemeentehuis van Leudal.

Tegen dit ontwerpbesluit zijn zienswijzen ingebracht door:

1. De Stichting Milieufederatie Limburg (ontvangen 8 december 2016);
2. de Stichting Studiegroep Leudal (ontvangen op 2 december 2016);
3. de heer mr. G.A.M. van de Wouw, namens Frank Coolen Machines BV te Heythuysen (mondeling ontvangen op 22 november 2016);
4. Van Stichting Achmea Rechtsbijstand, namens de heer J.H.M. Crijns en de heer W.J.S.M. Eggels (per fax ontvangen op 1 december 2016 en per post op 5 december 2016);
5. Van het actiecomité "Geen Helihaven Coolen" (ontvangen 6 december 2016)

Nieuwe ontwerppluchthavenregeling

Naar aanleiding van de zienswijzen heeft er nog een nader natuuronderzoek plaatsgevonden. Daarna is er een nieuwe ontwerppluchthavenregeling vastgesteld op 19 juni 2018. Deze heeft in eerste instantie ter inzage gelegen zonder vermelding van een inzagetermijn. Dit gebrek is hersteld en er is derhalve een nieuwe inzagetermijn opgenomen van 3 oktober 2018 tot en met 13 november 2018. Tegen deze ontwerppluchthavenregeling zijn de volgende zienswijzen ingebracht.

1. Stichting Studiegroep Leudal (ontvangen d.d. 24 juli 2018);
2. Achmea rechtsbijstand, namens Crijns en Engels (ontvangen d.d. 27 september 2018);
3. Jeroen en Gabriella van Leeuwen (Ontvangen 8 november 2018);
4. Actiecomité Geen Helihaven Coolen (Ontvangen 12 november 2018);
5. Polderman en Donker (ontvangen 1 november 2018)



Er zijn 2 partijen (Stichting Milieufederatie Limburg en de heer mr. G.A.M. van de Wouw, namens Frank Coolen Machines BV te Heythuysen) die wel een zienswijze hebben ingediend tegen het eerste ontwerpbesluit van 10 oktober 2016 maar niet tegen het 2^{de} ontwerpbesluit.

Ten aanzien van de zienswijze zoals deze is ingediend door de Stichting milieufederatie Limburg is middels de uitgevoerde natuurtoets deels tegemoet gekomen aan de door hun gestelde zienswijzen. Dit wordt mede onderschreven vanwege het feit dat de Stichting milieufederatie Limburg geen zienswijzen hebben ingediend tegen het 2^{de} besluit.

Naar aanleiding van de –overige- ingebrachte zienswijzen overwegen wij als volgt:

Ad1. Stichting Studiegroep Leudal (ontvangen d.d. 24 juli 2018)

Gezien het feit dat de Stichting Studiegroep Leudal (hierna: de Studiegroep) de focus heeft op onder andere de natuurwetenschappelijke waarden hebben zij natuurtoets nader onderzocht. De studiegroep geeft aan dat er voor de natuurtoets verouderde gegevens zijn gebruikt. Zo is er in 2018 weer een nieuwe provinciale broedvogelkartering uitgevoerd. Deze gegevens zijn niet in het onderzoek betrokken.

Ook ten aanzien van de Natura 2000 doelstellingen is er gebruik gemaakt van de oude gegevens. Zo zijn er in 2018 middels het Veegbesluit nog nadere Natura 2000-doelen toegevoegd. Ook deze dienen onderzocht te worden.

Daarnaast is de Studiegroep het niet eens met de volgende redeneringen:

- In de tekst bij tabel 2.1 in de natuurtoets wordt gesteld dat de gegevens over vlieghoogte, zichtbaarheid en snelheid niet beschikbaar zijn geweest. De Studiegroep is van mening dat deze wel beschikbaar moeten zijn omdat alleen op deze manier de effecten op bijvoorbeeld vogelsoorten getoetst kunnen worden;
- De Studiegroep is het niet eens met de constatering dat er geen effecten op broedvogels zullen optreden. Volgens hun is er wel degelijk een effect op vogels. Impliciet zou uit de natuurtoets blijken dat de vogels verjaagd worden en dat er dus wel effecten zijn. Hetzelfde geldt voor de effecten op de dagvlinder;
- De conclusies op de effecten omtrent de bever zijn volgens de Studiegroep onjuist;
- Ook de conclusies dat de Tengelroyse beek ongeschikt zou zijn voor het voorkomen van de Grote gele kwikstaart is onjuist;
- De Studiegroep is van mening dat er te weinig onderzoek naar de das is gedaan.

Tot slot stelt de studiegroep dat de natuurtoets ongeschikt is voor het trekken van betrouwbare conclusies.

Reactie GS

In het aanwijzingsbesluit voor het ten opzichte van het dichtstbijzijnd gelegen Natura 2000-gebied 'Leudal' zijn instandhoudingsdoelstellingen opgenomen voor het gebied voor de volgende habitattypen en soorten:



Habitattypen

H3260A - Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)

H6410 - Blauwgraslanden

H9120 - Beuken-eikenbossen met hulst

H9160A - Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)

H9190 - Oude eikenbossen

H91E0C - *Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)

Habitatsoorten

H1134 - Bittervoorn

H1149 - Kleine modderkruiper

H1163 - Rivierdonderpad

H1337 - Bever

Middels de effectenindicator is onderzocht welke storingsfactoren er eventueel zouden kunnen optreden als gevolg van activiteiten zoals deze plaatsvinden.



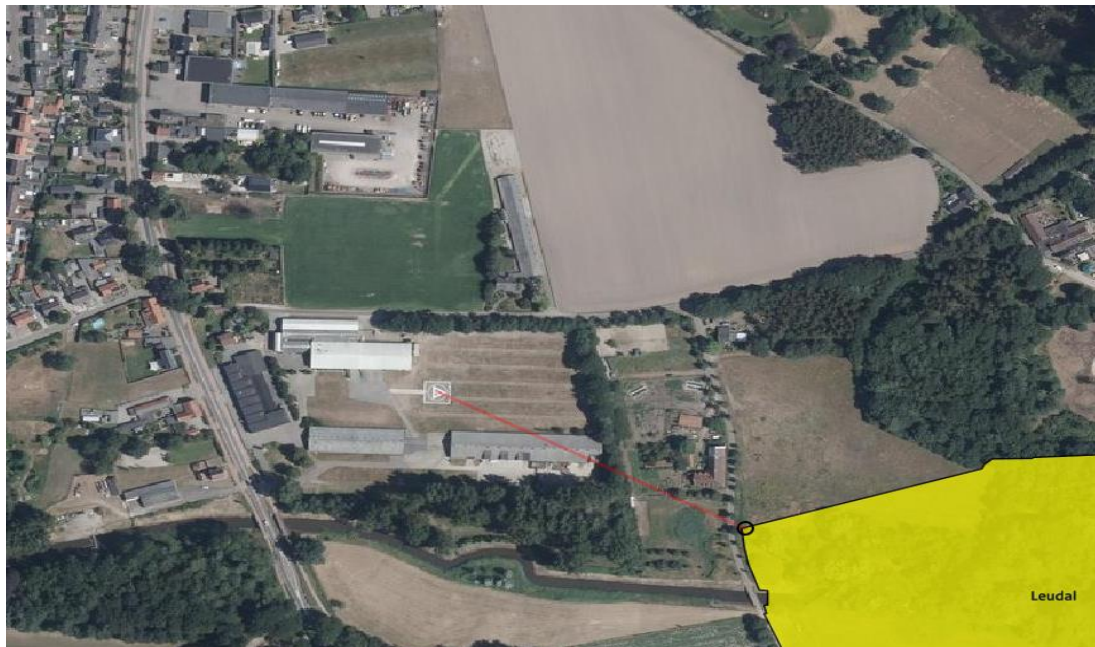
	Verandering dynamiek substraat										Verontreiniging		Versnippering		Oppervlakteverlies		Verandering door geluid		Verandering door licht		Verandering door trilling		Optische verstoring		Verstoring door mechanische effecten		
Storingsfactor	1	2	7	12	13	14	15	16	17																		
Beken en rivieren met waterplanten	■	■	■	■	⊠	⊠	⊠	■	■																		
Blauwgraslanden	■	■	■	⊠	⊠	⊠	⊠	■	■																		
Beuken-eikenbossen met hulst	■	■	■	⊠	⊠	⊠	⊠	■	■																		
Eiken-haagbeukenbossen	■	■	■	⊠	⊠	⊠	⊠	■	■																		
Oude eikenbossen	■	■	■	⊠	⊠	⊠	⊠	■	■																		
*Vochtige alluviale bossen	■	■	■	⊠	⊠	⊠	⊠	■	■																		
Bever	■	■	■	...	■	■	■	■	■																		
Bittervoorn	■	■	■	■	■	■	■	■	■																		
Kleine modderkruiper	■	■	■	■	■	■	■	■	■																		
Rivierdonderpad	■	■	■	■	■	...	■	...	■																		

- zeer gevoelig
- gevoelig
- niet gevoelig
- ⊠ n.v.t.
- ... onbekend

De in de luchthavenregeling opgenomen geluidsregels en externe veiligheidsregels kunnen uitsluitend betrekking hebben op helikopterbewegingen voor zover deze kunnen worden aangemerkt als opstijgen, landen en daarmee verband houdende bewegingen op de grond. Dit betreft het zogenoemde landzijdige gebruik van de luchthaven.

Indiener geeft aan dat er geen gegevens aangaan regels kunnen worden opgenomen ten aanzien van het gebruik van het luchtruim, zoals bijvoorbeeld het verbod op bepaalde vliegroutes boven woon- en natuurgebieden. Zie ABRvS van 2 oktober 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:1340).

Door de ligging van de opstijg- en landingsplaats van de Helihaven ruim buiten de grenzen (op een afstand van ruim 230 meter gemeten van het platform) van het Natura 2000gebied is géén sprake van een fysieke aantasting van het Natura 2000-gebied.



Indiener geeft aan dat er wel degelijk effecten op de broedvogels zouden kunnen optreden. Indiener noemt expliciet de mogelijke effecten als gevolg van geluid.

Effecten op bosvogels zijn niet aan de orde. Via de eerste bomenrijen wordt de invloed van geluid en trilling gedempt, waardoor een negatief effect op het interne bosklimaat niet aan de orde is. Er is voldoende ongestoord biotoop aanwezig voor broedvogels van bos. Bosrandstruweelvogels zijn over het algemeen algemene vogelsoorten met een gunstige staat van instandhouding. Dergelijke soorten vinden vergelijkbaar biotoop in de zuidelijker gelegen bosrandstruwelen rond de Tungelroyse beek en de Busschopsweg. Negatieve effecten op bosrandstruweelvogels zijn daarom eveneens niet aan de orde. Dit geldt tevens voor soorten van de bebouwde kom die reeds gewend zijn aan een veelheid aan versturende activiteiten.

Effecten op soorten van open gebieden (oa graspieper, veldleeuwerik) zijn eveneens niet aan de orde. De frequentie van het aantal starts en landingen is relatief beperkt (gemiddeld 2 vliegbewegingen per dag).

Ondanks dat het starten en landen tot geluidsverstoring leidt, is er dermate veel alternatief open gebied voorhanden dat er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn voor vogels van het open gebied.

De studiegroep stelt dat de conclusies aangaande het niet voorkomen van de gele kwikstaart in de Tungelroyse beek niet juist zijn. Er wordt echter geen tegenonderzoek of onderbouwing geleverd waarmee deze stelling wordt onderbouwd. In de natuurtoets wordt aangegeven dat de omgeving van het onderzoeksgebied niet tot de functionele leefomgeving van grote gele kwikstaart, ooievaar, oehoe en zwarte wouw behoort. Daarnaast is de Tungelroyse beek geen snelstromende, zuurstofrijke rivier en dus ongeschikt voor de grote gele kwikstaart.

Betreffende de effecten als gevolg van geluid zouden deze alleen kunnen optreden op de das, bever, de bittervoorn, de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad.

Ten aanzien van deze punten merken wij op dat op basis van het akoestisch onderzoek is aangetoond dat de 56 dB(A) Lden-contour in geheel binnen de grenzen van de inrichting blijft. Op een grotere afstand is deze geluidsbelasting dus nog een stuk minder. Daarbij betreffen de genoemde soorten 'rivierdonderpad', de 'Bittervoorn' en de 'Kleine modderkruiper' vissoorten. Deze zijn alleen gevoelig voor onderwatergeluid. Ten aanzien van de bever zijn er volgens de zoogdierenvereniging geen literatuurbronnen bekend waaruit blijkt dat bevers gevoelig zijn voor geluid. Wel zijn er diverse praktijksituaties waaruit blijkt dat de bever niet expliciet gevoelig is voor geluid. Daarnaast is de bever met name 's nachts en in de schemering actief. Dan vinden er geen vliegbewegingen met helikopters plaats. Eenzelfde redenering gaat op voor de das. Deze is ook 's nachts actief. Daarnaast is de das een artikel 3.10 soort. Hiervoor geldt dat het verstoren hiervan niet is opgenomen als verbod in de Wnb.

Ook wordt er al sinds 2009 met helikopters gevolgen conform de Bignal regeling. Deze staat 700 vliegbewegingen toe. Dit aantal valt middels de onderhavige regeling een stuk terug naar 530 vliegbewegingen. Door middel van de vaststelling van de onderhavige luchthavenregeling zijn wij van mening dat er geen negatieve effecten op de bever en de andere soorten op zullen treden.

Daarnaast heeft de Rechtbank Limburg in haar uitspraak van 14 juni 2013 (ECLI:NL:RBLIM:2013:CA3331) geconcludeerd, dat de helihaven aan een Natura 2000-gebied en stiltegebied grenst. Echter, de geluidsbelasting op deze gebieden is beperkt en laag. Het gebruik van de helihaven leidt derhalve niet tot een significante aantasting van het Natura 2000-gebied, noch van de aanwezige natuurdoelen.

Gelet op het voorgenomen gebruik van de helihaven en het verminderde aantal maximale vliegbewegingen is er geen aanleiding te oordelen, dat het gebruik van de helihaven zal leiden tot een aantasting van het Natura 2000-gebied. Dit blijkt ook uit de specifiek uitgevoerde natuurtoets. De indieners van de zienswijze hebben daarnaast geen begin van bewijs of andersoortig onderzoek overgelegd waaruit een andere conclusie getrokken zou moeten worden.



Conclusie

Ingevolge artikel 8.64, tweede lid, van de Wet luchtvaart bevat een luchthavenregeling regels omtrent het luchthavenluchtverkeer, voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting en externe veiligheid. De bescherming van Natura 2000-gebieden is geen belang dat moet worden getoetst door de vastgestelde luchthavenregeling en daardoor vallen de bezwaren op dit punt buiten de grenzen van dit geding.

De Afdeling heeft zich in vaste jurisprudentie onder de oude Natuurbeschermingswet 1998 steeds op het standpunt gesteld dat voor zover op Natura-2000 gebieden het regime van de Natuurbeschermingswet 1998 van toepassing was, de vraag of voor de uitvoering van het luchthavenbesluit een vergunning nodig is op grond van die wet aan de orde dient te komen in een eventueel te voeren procedure op grond van die wet.

Desondanks en zeker niet van minder belang wordt opgemerkt dat er door het gebruik van de helihaven geen negatieve (storings)effecten plaatsvinden op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

Ad2. Achmea rechtsbijstand, namens Crijns en Engels (ontvangen d.d. 27 september 2018)

Indiener geeft aan het niet eens te zijn met de vaststelling van de luchthavenregeling en haalt hierbij aan dat:

- 1) De ontwerp-luchthavenregeling in strijd is met het vrijstellingsbesluit en het bestemmingsplan van de gemeente Leudal. De volgende tegenstrijdigheden worden hierbij aangehaald:

- De No Fly zones

Conform de No Fly zones van het gemeentelijk vrijstellingsbesluit mag niet boven de bebouwing van de aangrenzende woonwijk van de kern Heythuysen en het stiltegebied worden gevlogen. In de huidige luchtvaartregeling wordt aan deze zones voorbij gegaan.

In artikel 5 van de ontwerp-luchthavenregeling wordt vermeld dat er een vrijwillige No Fly zone geldt. Vanwege het vrijstellingsbesluit van de gemeente Leudal is de No Fly zone niet meer vrijwillig. Door de verkleining van de westelijke zijde van de No Fly sector heeft de provincie Limburg een gevaarlijke situatie voor de bewoners van het genoemde gebied gecreëerd. Dit is onbegrijpelijk en absoluut onacceptabel.

Reactie GS

De bevoegdheden omtrent het gebruik van het luchtruim zijn door de Wijzigingswet niet gedecentraliseerd en blijven bij het Rijk. De minister van Infrastructuur en Milieu dient daartoe een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) af te geven, ex artikel 8.49 Wlv. In het kader van de omzettingsprocedure is op grond van artikel XV en XIV van de Wijzigingswet geen nieuwe VVGL noodzakelijk, indien het aantal bewegingen dat op grond van de LHR mogelijk is, niet hoger is dan het aantal bewegingen dat op grond van de beschikking op grond van het Bignal was toegestaan. In casu wordt het aantal vliegbewegingen van 700 op jaarbasis uit de beschikking op grond van het Bignal niet hoger maar zelfs een stuk lager. De voorliggende LHR staat maximaal 530



vliegbewegingen op jaarbasis toe, waardoor geen nieuwe VVGL hoeft te worden aangevraagd. Wij merken op dat in artikel 5 niet gesproken wordt van een vrijwillige no fly zone.

In een LHB of LHR kunnen geen regels worden opgenomen ten aanzien van het gebruik van het luchtruim, zoals bijvoorbeeld het verbod op bepaalde vliegroutes boven woon- en natuurgebieden. Zie ook de uitspraak van de afdeling van 2 oktober 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:1340).

- De grootte van de sectorhoeken

Er worden sectorhoeken toegepast tussen de +/-4 en +/-6 graden. Deze sectorhoeken zijn gezien de bebouwing op- en nabij de betreffende locatie passend en zeer realistisch. Dossieronderzoek laat zien dat er in vergelijkbare situaties ook dergelijke sectorhoeken worden aangehouden. De daadwerkelijke gebezigde sectorhoeken zijn volgens indieners echter vele malen ruimer.

Reactie GS

De sectorhoeken waarbinnen gevlogen wordt, zijn beschreven in de onderzoeken. Uitgangspunt is zoveel mogelijk gevlogen wordt over de in- en uitvliegroutes 60 en 270. Gerekend vanuit de helikopterlandingsplaats. Als de weersomstandigheden dit vereisen, kan een andere vliegroute worden gekozen. Wij hebben begrip voor het feit dat de omgeving zoveel mogelijk borging wil dat over de genoemde routes wordt gevlogen. Derhalve is er sprake van een no fly zone.

- No-fly zone = sector 290 – 45graden (met als doel om de kern Heythuysen zo veel mogelijk te vermijden)
- Voor de sectorhoeken bij vliegas 270 wordt aansluiting gezocht bij de LHR procedure van 2013: dwz het hanteren van de sectorhoeken 253 en 281 voor spreiding van de vliegbewegingen. Deze hoeken zijn gekozen in verband met een obstakel (loods/stal ten noorden van helispot).
- Voor vliegas 60 worden de sectorhoeken afgestemd op te beschermen gebieden (kern –no-fly zone en Natura2000/Stiltegebied). Dit resulteert in de sectorhoeken 45 en 80: 45 graden sluit aan op de no-fly zone en 80 graden (niet eerder gehanteerd in de LHR procedures!) ziet er op toe dat het stiltegebied wordt gemeden. NB de hoek 80 is globaal bepaald. Een nauwkeurige bepaling door Adecs op basis van ligging helispot en begrenzing stiltegebied en natura 2000-gebied heeft de voorkeur.

In de Lden-tool zijn deze uitgangspunten als volgt verwerkt:

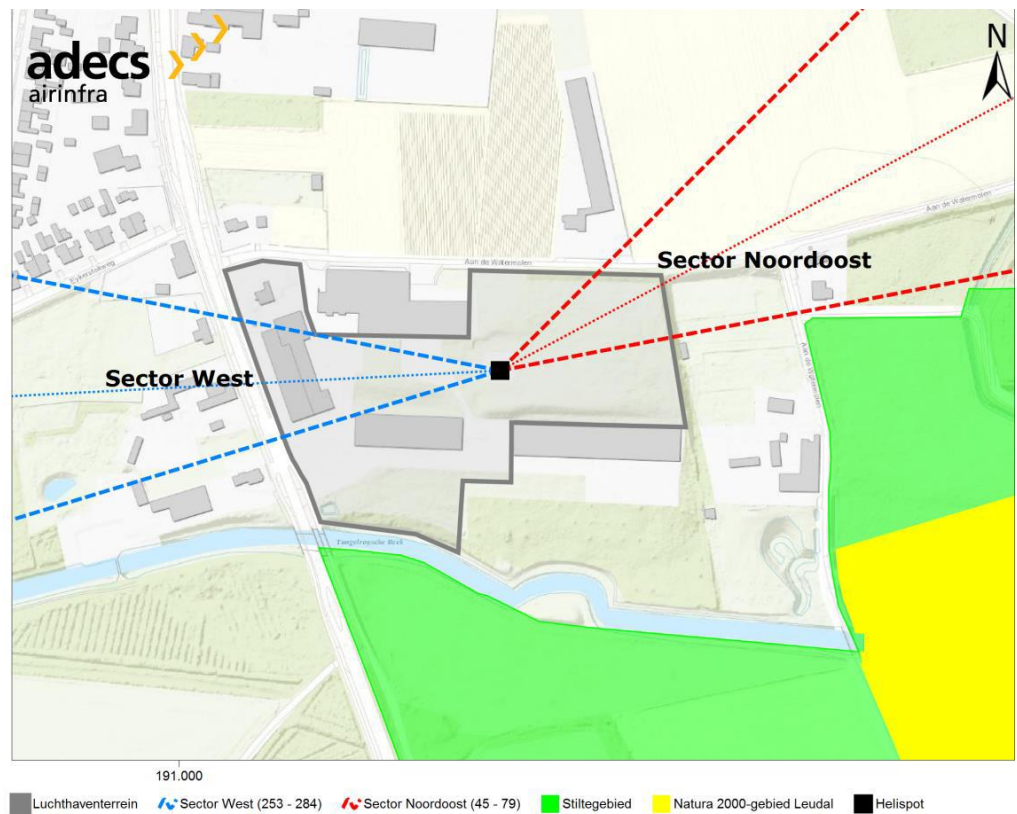
Sector West (Baan 09/27) 28 , +/- 14 ten opzichte van de vliegas 267

Sector Noordoost (Baan 06/24) 34 , +/- 17 ten opzichte van de vliegas 62

De sectorhoek van 80 is een door ons gekozen hoek die ook op lange termijn te verdedigen is in een LHB besluit met bijbehorende mer-beoordelingsnotitie en verantwoording van de (mogelijke) effecten op natuur (verstoring door stikstof en geluidhinder). Het is nadrukkelijk een beleidsmatig keuze zoals die voor elke

sectorhoek gemaakt moet worden indien de sectorhoek niet reeds door fysieke obstakels is behaald.

In het onderzoek zijn de sectorhoeken aangegeven. Juist vanwege de leerpunten uit de eerdere procedures zijn de sectorhoeken in het geluid en EV onderzoek gelijk getrokken. De hoeken worden normaliter enkel begrenst door obstakels die een veilig landen en stijgen onmogelijk maken. Een loods grenzend aan het luchthaventerrein van Coolen is daar een voorbeeld van. Daarnaast geldt er een no-fly zone om de overlast voor Heythuysen te beperken en stellen wij met het oog op de belangen van natuur (Natura 2000gebied) en stilte (stiltegebied Leudal) dat niet over beide gebieden gevlogen mag worden. Wat over blijft zijn de sectoren waarmee in de rapporten is gerekend. Die zijn overigens ook gevisualiseerd (zie onderstaand).



- De toegestane helikoptertypes
De omschrijving van de helikoptertypes die gebruik mogen maken van Helihaven Coolen, artikel 4 van de ontwerp-luchthavenregeling, is ruimer dan het vrijstellingsbesluit van de gemeente Leudal en ruimer dan de inrichtingsbeschikking. De voorwaarden in de ontwerp-luchthavenregeling zijn hierdoor verruimd ten opzichte van de oorspronkelijke randvoorwaarden en hiermede voor ons onacceptabel.

Reactie GS

In artikel 4 van de ontwerp-LHR is een beschrijving opgenomen van de helikopters die gebruik mogen maken van de helihaven. Uit artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens volgt op welke wijze de L_{den} berekeningen uitgevoerd moeten worden.

Het opgenomen voorschrift heeft tot doel om op eenduidige wijze de berekeningsmethodiek, waarmee conform artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens de L_{den} -geluidbelasting voor de overige burgerluchthavens dient te worden berekend, vast te leggen. Voor het uitvoeren van een berekening zijn, naast een algemeen toepasbare berekeningswijze, invoergegevens benodigd. Voor geluid is deze indeling geregeld in de zogeheten Appendices die wettelijk zijn voorgeschreven in de Regeling Burgerluchthavens. De vigerende versie 13.3 van de Appendices is in voorliggend onderzoek gehanteerd.

Op grond van dit voorschrift kan de L_{den} -geluidbelasting worden berekend die wordt veroorzaakt door de op overige burgerluchthavens landende en startende luchtvaartuigen. Het betreft daarbij de geluidbelasting in netwerkpunten en handhavingspunten. Voor wat betreft de geluidbelasting in handhavingspunten gaat het daarbij om zowel de berekening van de grenswaarden (geluidbelastingberekening) als de berekening van de gerealiseerde geluidbelasting (handhavingsberekening). Een berekening voor netwerkpunten wordt gemaakt voor het kunnen bepalen van L_{den} -contouren (geluidbelastingberekening). In dit voorschrift is tevens beschreven op welke wijze geluidcontouren dienen te worden afgeleid, uitgaande van de berekende geluidbelastingwaarden in de netwerkpunten.

Het is niet zonder meer toegestaan om met willekeurige typen helikopters allerlei vluchten uit te voeren vanaf de helihaven. De vluchten vinden voor het overgrote deel plaats met helikopters genoemd of vergelijkbaar met de categorieën 010 en 011 uit de 'Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing voor overige burgerluchthavens Supplement 1 van versie 13.3 van de Appendices'. Het is mogelijk om met een helikopter uit een zwaardere categorie te vliegen, echter dan zal de geluidsruimte sneller opgesoupeerd worden. Door incidentele vluchten met zwaardere heli's, zijn effectief op jaarbasis minder vluchten mogelijk dan bij uitsluitend gebruik van heli's uit de categorie 010 en 011.

- De landingsplaats

In de luchthavenregeling wordt de mogelijkheid geboden om op een andere plaats dan de hiervoor bedoelde en specifiek ingerichte landingsplaats te landen. Dit is strijdig met het vrijstellingsbesluit. Daarnaast is dit met het oog op de veiligheid zeer onwenselijk, zeker daar de helihaven slechts enkele meters van de bebouwde kern Heythuysen en tussen 2 grote gebouwen is gelegen.

Reactie GS

Het vrijstellingsbesluit is niet meer van toepassing. Het planologisch deel is nu geregeld in het bestemmingsplan. In de luchthavenregeling is opgenomen dat de landingen – bij voorkeur – plaatsvinden op de gewaarmerkte landingsplaats, doch binnen een straal van 50 meter van deze plaats.

De helihaven omvat een verharde start- en landingsplaats van 18 bij 18 meter. Op een afstand van circa 35 meter van de rand van de verharde start- en landingsplaats bevindt zich aan de zuidwestzijde van het bedrijfsterrein een loods waar de helikopter wordt gestald. Wanneer de helikopter op de verharde landingsplaats is geland c.q. zeer nabij is genaderd, wordt de helikopter daarna laag over de grond (op een hoogte van circa 1 meter) naar de stallingsplaats gevlogen en vice versa; deze vliegbeweging op geringe hoogte merken wij aan als aangeduid als "hoveren". Vóór de stallingsplaats is een rails met een verrijdbaar plateau aanwezig. De helikopter landt op het plateau en kan daarna via de rails door de speciaal geconstrueerde deuren naar binnen worden gereden. De helikopter kan dus landen en starten vanaf de verharde start- en landingsplaats, maar ook vanaf het verrijdbare plateau voor de stallingslocatie.

Ingevolge het in artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens opgenomen rekenvoorschrift, is de berekening van de jaargemiddelde geluidsbelasting uitsluitend gebaseerd op de geluidsemissie veroorzaakt door startend en landend vliegverkeer.

In artikel 6 van de luchthavenregeling voor Coolen is bepaald dat landingen bij voorkeur uitgevoerd dienen te worden op de gewaarmerkte landingsplaats, doch altijd binnen een straal van 50 meter van deze plaats. Daarmee is het hoveren aan het begin of einde van een vlucht mogelijk gemaakt.

Het is niet de bedoeling dat er structureel gebruik van een andere start- en landingsplaats plaatsvindt. Het hoveren is aangemerkt als een landzijdige activiteit. Dat standpunt is in overeenstemming met de voorgeschreven rekenmethodiek en door de Rechtbank Limburg onderschreven (zie uitspraak 14 juni 2013 (ECLI:NL:RBLIM:2013:CA3331). De consequentie is dat de door het hoveren veroorzaakte geluidsimmissie buiten beschouwing blijft bij het vaststellen van de 56 dB Lden-contour.

- 2) De ontwerpluchthavenregeling is in strijd met de vigerende IVW inrichtingsbeschikking. De volgende tegenstrijdigheden worden hierbij aangehaald:

- Landingslocatie

Volgens indiener staat in de IVW beschikking verwoordt dat het in- en uitvliegen van de helikopter enkel is toegestaan van en naar de hiertoe speciaal ingerichte landingsplaats, welke specifiek hiervoor is ingericht. Indiener geeft hierbij aan dat in de luchthavenregeling wordt gesteld dat het landen en opstijgen van een andere locatie, niet zijnde de veilige en hiervoor special ingerichte landingsplaats, zou moeten plaatsvinden.

Reactie GS

In de luchthavenregeling is opgenomen dat de landingen – bij voorkeur – plaatsvinden op de gewaarmerkte landingsplaats, doch binnen een straal van 50 meter van deze plaats.



Het voorschrift is opgenomen met het oog op het gebruik van het mobiele heliplatform ten behoeve van het vervoer van de helikopters naar de stallingslocatie. Het hoveren beschouwen wij uitdrukkelijk als een onderdeel van het landzijdig gebruik van de luchthaven. De risicoberekeningen op basis van het luchtzijdige gebruik zijn conform het voorschrift gebaseerd op starts/landingen vanaf de als zodanig aangeduide helispot.

De berekeningsmethode biedt geen mogelijkheid om daarin het hoveren als onderdeel van de vlucht op te nemen. Daarnaast kan het hoveren, door de zeer beperkte vlieghoogte, geen belangrijke bijdrage kan leveren aan het berekende risico.

Conclusie

Aan de uitvoeringsvereisten voor het gebruikte mobiele platform als "landingsplaats" zijn in het kader van de luchthavenregeling geen eisen te stellen. Zoals gezegd zijn de inrichtingseisen voor een helihaven op grond van hoofdstuk 8A van de Wet luchtvaart vastgelegd in de "Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen".

- Hoveren

Indiener geeft aan dat het onderzoek dat is uitgevoerd door provincie Limburg aangetoond heeft dat, in een situatie waarin sprake is van hoveren naar een andere dan de ingerichte landingsplaats, iedere keer als er wordt gehoverd, het aantal vluchtbewegingen moet worden verdubbeld van 1 naar 2 vliegbewegingen.

Hierbij worden 2 opties aangedragen. Optie 1 is dat er enkel gebruik wordt gemaakt van de ingerichte landingsplaats. Er mag dan geen gebruik worden gemaakt van het zogenaamde 'hoveren'.

Optie 2 houdt in dat de helikopter naar de landingsplaats, niet zijnde de ingerichte en voorgeschreven landingsplaats, wordt gehoverd. Dit zou dan wel aangemerkt moeten worden als 2 vliegbewegingen en niet zoals 1 nu het geval is.

Reactie GS

Met betrekking tot de beoordeling van het hoveren merken wij het volgende op. De helihaven omvat een verharde start- en landingsplaats van 18 bij 18 meter. Op een afstand van circa 35 meter van de rand van de verharde start- en landingsplaats bevindt zich aan de zuidwestzijde van het bedrijfsterrein een loods waar de helikopter wordt gestald. Wanneer de helikopter op de verharde landingsplaats is geland c.q. zeer nabij is genaderd, wordt de helikopter daarna laag over de grond (op een hoogte van circa 1 meter) naar de stallingsplaats gevlogen en vice versa; deze vliegbeweging op geringe hoogte is aangeduid als "hoveren". Vóór de stallingsplaats is een rails met een verrijdbaar plateau aanwezig. De helikopter landt op het plateau en kan daarna via de rails door de speciaal geconstrueerde deuren naar binnen worden gereden. De helikopter kan dus landen en starten vanaf de verharde start- en landingsplaats, maar ook vanaf het verrijdbare plateau voor de stallingslocatie.

Ingevolge het in artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens opgenomen rekenvoorschrift, is de berekening van de jaargemiddelde geluidsbelasting uitsluitend gebaseerd op de geluidsemissie veroorzaakt door startend en landend vliegverkeer.

In artikel 6 van de luchthavenregeling voor Coolen is bepaald dat landingen bij voorkeur uitgevoerd dienen te worden op de gewaarmerkte landingsplaats, doch altijd binnen een straal van 50 meter van deze plaats. Daarmee is het hoveren aan het begin of einde van een vlucht mogelijk gemaakt.

Het is niet de bedoeling dat er structureel gebruik van een andere start- en landingsplaats plaatsvindt. Het hoveren is aangemerkt als een landzijdige activiteit. Dat standpunt is in overeenstemming met de voorgeschreven rekenmethodiek en door de rechtbank Limburg (uitspraak d.d. 14 juni 2013 (ECLI:NL:RBLIM:2013:CA3331) onderschreven. De consequentie is dat de door het hoveren veroorzaakte geluidsimmissie buiten beschouwing blijft bij het vaststellen van de 56 dB Lden-contour.

Conclusie

De Wet luchtvaart, waarop de regeling is gebaseerd, voorziet niet in een beoordelingskader voor de geluidsemissie door het landzijdige gebruik van een luchthaven. Hoveren valt onder het landzijdige gebruik van de luchthaven.

- Toegestane helikoptertypen

Indiener geeft aan dat de toegestane helikoptertypen die gebruik mogen maken van de helihaven volgens de helihavenregeling ruimer zijn dan de inrichtingsbeschikking. In de inrichtingsbeschikking mochten alleen de R44 en de EC 120 als helikopters van de helihaven gebruik maken. In de luchthavenregeling zouden alle helikopters, welke zijn opgenomen in de appendices, gebruik van mogen maken van de helihavenregeling.

De voorwaarden ten aanzien van de toegestane helikoptertypen zouden verruimd zijn ten opzichte van de oorspronkelijke randvoorwaarden.

Reactie GS

In artikel 4 van de ontwerp-LHR is een beschrijving opgenomen van de helikopters die gebruik mogen maken van de helihaven. Uit artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens volgt op welke wijze de L_{den} berekeningen uitgevoerd moeten worden.

Het opgenomen voorschrift heeft tot doel om op eenduidige wijze de berekeningsmethodiek, waarmee conform artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens de L_{den} -geluidbelasting voor de overige burgerluchthavens dient te worden berekend, vast te leggen. Voor het uitvoeren van een berekening zijn, naast een algemeen toepasbare berekeningswijze, invoergegevens benodigd. Voor geluid is deze indeling geregeld in de zogeheten Appendices die wettelijk zijn voorgeschreven in de Regeling Burgerluchthavens. De vigerende versie 13.3 van de Appendices is in voorliggend onderzoek gehanteerd.



Op grond van dit voorschrift kan de L_{den} -geluidbelasting worden berekend die wordt veroorzaakt door de op overige burgerluchthavens landende en startende luchtvaartuigen. Het betreft daarbij de geluidbelasting in netwerkpunten en handhavingspunten. Voor wat betreft de geluidbelasting in handhavingspunten gaat het daarbij om zowel de berekening van de grenswaarden (geluidbelastingberekening) als de berekening van de gerealiseerde geluidbelasting (handhavingsberekening). Een berekening voor netwerkpunten wordt gemaakt voor het kunnen bepalen van L_{den} -contouren (geluidbelastingberekening). In dit voorschrift is tevens beschreven op welke wijze geluidcontouren dienen te worden afgeleid, uitgaande van de berekende geluidbelastingwaarden in de netwerkpunten.

Conclusie

Het is niet zonder meer toegestaan om met willekeurige typen helikopters allerlei vluchten uit te voeren vanaf de helihaven.

Onverminderd de bepalingen uit de wet- en regelgeving mag de luchthaven hoofdzakelijk en overwegend worden gebruikt door helikopters genoemd in, of vergelijkbaar met, de Appendices categorieën 010 en 011 uit de 'Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing voor overige burgerluchthavens Supplement 1 van versie 13.3 van de Appendices'. In deze indelingslijst zijn de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in L_{den} voor de overige burgerluchthavens opgenomen. Indien er incidentele vluchten met zwaardere helikopters met zwaardere helikopters plaatsvinden zijn er effectief op jaarbasis minder vluchten mogelijk, dan bij uitsluitend gebruik van helikopters uit de categorieën 010 en 011.

Artikel 4 van de onderhavige luchthavenregeling is verduidelijkt ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Hierbij zij ook nog opgemerkt dat de momenteel beschikking op grond van het Signal geen directe beperking tot bepaalde types bevat. Op grond van de Signal beschikking zijn alle helikopters toegestaan die ingevolge het Flight Manuel gebruik mogen maken van een platform van 18x18 meter, met een veiligheidszone van 5 meter.

- Toelichting

Volgens indiener wordt in de inrichtingsbeschikking een uitvoerige toelichting gegeven van activiteiten c.q. vluchten die expliciet niet op een luchthavenregeling worden uitgevoerd. Deze toelichting is uit de luchthavenregeling verdwenen.

Reactie GS

Ten aanzien van de opmerkingen over vluchten die expliciet niet op een luchthavenregeling worden uitgevoerd merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

- 3) De provincie is niet verplicht om een IVW inrichtingsbeschikking om te zetten naar een luchthavenregeling c.q. luchthavenbesluit

Per 13 augustus 2009 werd onder nummer VENW/IVW-2009/520 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de beschikking aan Frank Coolen Machines BV verleend tot aanleg en inrichting van een helihaven aan de Biesstraat 59 te Heythuysen hierna te noemen inrichtingsbeschikking. In de onderhavige ontwerp luchthavenregeling stelt de provincie verplicht te zijn een luchthavenregeling vast te stellen. De stelling is niet juist. De provincie *kán of mág* een luchthavenregeling vaststellen, maar het is géén verplichting. Zie hiervoor tevens de uitspraak van de Afdeling: 201201686/1/R1. Dat omzetting geen automatisme is wordt ook expliciet in de toelichting behorende bij de inrichtingsbeschikking en in het begeleidend schrijven, gericht aan de initiatiefnemer d.d. 13 augustus 2009 vermeld. Er wordt in de betreffende toelichting aangegeven dat de provincie Limburg voorziet dat de inrichtingsbeschikking niet in het provinciale beleid past.

Standpunt GS

Voor bestaande burgerluchthavens waarvoor een beschikking op grond van het Bignal is verleend, dient op grond van het overgangsrecht deze beschikking omgezet te worden naar een luchthavenbesluit (LHB) of luchthavenregeling (LHR), zie daarvoor artikel XIV en XV van de Wijzigingswet Wet Luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), hierna te noemen, de Wijzigingswet. Indien wij gevolg zouden geven aan de wens van de indieners van de zienswijze om de omzetting van de beschikking op grond van het Bignal te weigeren en geen LHR vast te stellen, de indieners daar nadeel van zouden ervaren. De exploitant van de helihaven valt dan immers terug op de beschikking op grond van het Bignal en de bijbehorende 700 vliegbewegingen op jaarbasis. De voorliggende LHR beperkt het aantal vliegbewegingen tot 530 op jaarbasis, hetgeen een reductie betekent van 170 vliegbewegingen, zijnde 85 vluchten.

De indieners van de zienswijze verwijzen naar een uitspraak van de Afdeling van 23 januari 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:BY9199), waarin is aangegeven dat Provinciale Staten ervoor kunnen kiezen om geen LHR of LHB vast te stellen, waarbij expliciet verwezen wordt naar het voorbehoud uit de beschikking op grond van het Bignal. In dat kader is voor de helihaven Coolen Heythuysen relevant de volgende passage op pagina 4 in het Bignal van 13 augustus 2009, kenmerk VENW/IVW-2009/5203:

“Vermeld moet worden dat de Wet luchtvaart zal worden gewijzigd. Op grond van deze wijziging (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561) gaat de bevoegdheid om te beslissen over een aanvraag als deze over naar het provinciaal bestuur. De wetswijziging treet gefaseerd in werking. De datum waarop de bevoegdheidsoverdracht plaatsvindt is nog niet bepaald. Anders dan op dit moment het geval is, krijgt het provinciaal bestuur de mogelijkheid een beleidskeuze te maken of een activiteit als in deze beschikking wordt toegestaan op het grondgebied van de provincie. Dit geldt ook voor reeds afgegeven beschikkingen. Het provinciaal bestuur moet namelijk binnen een jaar na inwerkingtreding van de wet beslissen over een luchthavenregeling of luchthavenbesluit voor het gebruik en de toegestane activiteiten, waarvoor in onderhavige beschikking een toestemming wordt afgegeven. Dit zou ook kunnen betekenen dat het provinciaal bestuur op dat moment besluit het gebruik niet te continueren of andere voorwaarden op te nemen. De provincie Limburg

heeft te kennen gegeven dat zij voorziet dat de nu aangevraagde beschikking straks mogelijk niet in het provinciale beleid past. Wij adviseren u om met de provincie Limburg contact op te nemen vóórdat u eventuele investeringsbeslissingen neemt.”

De hierboven genoemde bevoegdheidsoverdracht van het Rijk naar de provincies is neergelegd in de Wijzigingswet. Op grond van Artikel IX, derde lid, blijft een besluit voor een burgerluchthaventerrein afgegeven op grond van het Bignal geldig, totdat voor deze luchthaven een luchthavenbesluit of luchthavenregeling als bedoeld in de Wet luchtvaart, in werking is getreden. Wij achten het daarom van belang dat een luchthavenregeling of luchthavenbesluit voor de betreffende helihaven wordt vastgesteld. Hierbij wegen wij mee dat de ABRvS in haar uitspraak van 12 december 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BY5896) in rechtsoverweging 5 heeft overwogen dat op grond van het overgangsrecht uit artikel IX, derde lid van de Wijzigingswet volgt dat de afgegeven beschikking op grond van het Bignal van 13 augustus 2009 geldig blijft. Daarnaast blijkt uit ABRvS van 2 oktober 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:1340) dat uit artikel XV, eerste lid, van de Wijzigingswet dat de beschikking op grond van het Bignal omgezet dient te worden.

Het is correct dat een LHR kan of mag worden vastgesteld. Immers, Provinciale Staten kunnen ook een LHB vaststellen, of weigeren als blijkt dat de LHB of LHR niet voldoet aan provinciaal beleid. Ten aanzien van de stelling van de indieners van de zienswijze dat in de beschikking op grond van het Bignal is aangegeven dat de provincie Limburg voorziet dat de afgegeven inrichtingsbeschikking niet in het provinciale beleid past merken wij op dat voorbehoud spreekt van ‘mogelijk’. Destijds is niet voorzien dat de toekomstige LHR strijdig zou zijn met het provinciaal beleid, er is enkel het voorbehoud gemaakt dat dit mogelijk het geval zou kunnen zijn. Ten tijde van het nemen van de beschikking op grond van het Bignal was het provinciaal beleidskader, de Beleidsnota Regionale Luchtvaart Provincie Limburg, nog niet vastgesteld. In de door de indieners van de zienswijze aangehaalde uitspraak werd in de beschikking op grond van het Bignal gesproken van ‘waarschijnlijk’. Daarnaast was in de aangehaalde situatie evident sprake van strijdigheid met het vigerende beleid, waarover partijen niet met elkaar in discussie waren.

4) Luchthavenregeling/Luchthavenbesluit?

Het bevreemdt de indieners van de zienswijze dat een ontwerp-LHR is gepubliceerd en geen ontwerp-LHB. De indieners van de zienswijze geven aan dat de feitelijke situatie ter plekke niet gewijzigd is, waardoor niet volstaan kan worden met een LHR.

Reactie GS

Op grond van artikel 8.1a, derde lid, van de Wlv is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien buiten het luchthavengebied het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt de mate van externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting buiten het luchthavengebied bepaald die vaststelling van gevolgen voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven noodzakelijk maakt. Ingevolge artikel 5, eerste lid, van het Besluit burgerluchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het

plaatsgebonden risico van 10-6 of een geluidcontour van 56 dB(A) Lden buiten het luchthavengebied valt.

Het is correct dat in de door de indieners van de zienswijze aangehaalde documenten wordt vastgesteld dat een LHB moet worden vastgesteld voor de betreffende helihaven. Hierbij werd echter uitgegaan van 700 vliegbewegingen op jaarbasis, conform de afgegeven beschikking op grond van het Bignal. Bij een maximum van 700 vliegbewegingen op jaarbasis is een LHB vereist. Naar aanleiding van de uitspraak van de ABRvS van 29 april 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1346) heeft overleg plaatsgevonden tussen de exploitant en vertegenwoordigers van de Provincie Limburg. De exploitant heeft te kennen gegeven afstand te willen doen van 170 vliegbewegingen op jaarbasis, om daarmee te kunnen volstaan met een LHR. Dit is in het schrijven van 27 mei 2016 (kenmerk 2016/42232) door de exploitant aangegeven. De feitelijke situatie ter plaatse is derhalve gewijzigd. Vanwege de afname van het aantal vliegbewegingen vallen de contouren van geluid en externe veiligheid binnen de vastgestelde grenzen van het luchthavengebied. Op grond van voornoemde bepalingen kan derhalve volstaan worden met een luchthavenregeling.

Wij merken daarbij op dat de afname van het aantal vliegbewegingen een positief effect heeft op de overlast in de omgeving. Het maximaal aantal vliegbewegingen op jaarbasis wordt met bijna een kwart verminderd. Het vaststellen van een LHB zou daarnaast betekenen dat tevens een beperkingengebied moet worden vastgesteld, waarbij in de omgeving van de helihaven de ontwikkelingsmogelijkheid beperkt zouden kunnen worden en meer hinder zou kunnen ervaren door het hogere aantal vliegbewegingen.

5) Toetsing op basis van de provinciale wet- en regelgeving?

In het ontwerp luchthavenregeling staat dat de omzetting plaatsvindt met inachtneming van de door de Provinciale Staten op 09-10-2009 vastgestelde "Beleidsnota Regionale Luchtvaart Provincie Limburg". Gezien de beoogde planlocatie van de helihaven is het onmogelijk dat het ontwerppluchthavenregeling deze toetsing kan doorstaan. Onder de nieuwe regelgeving RBML dient de provincie de aanvragen om een luchthaven te toetsen aan provinciaal beleid. De basis van het provinciaal beleid is het POL (Provinciaal Omgevings Plan), de HRO (Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling), de Provinciale Milieuverordeningen en de "Beleidsvisie Geluid". Volgens de Beleidsnota betekent dit dat in de EHS en in de Natura 2000 gebieden een "nee, tenzij" regime geldt. Alleen zwaarwegende maatschappelijke belangen en het ontbreken van alternatieven zijn redenen om rode functies in de EHS te realiseren. Verder wordt in het beleidsplan aangegeven dat zwaarwegende maatschappelijke belangen, die de realisatie van nieuwe rode functies mogelijk kunnen maken, bij regionale / kleine luchtvaart niet aan de orde zijn. In de zone rondom Natura 2000 gebieden vindt bij de aanvraag voor de ontwikkeling van luchtvaartactiviteiten een afweging plaats waarbij de te beschermen (natuur)waarden in de gebieden worden afgewogen tegen het maatschappelijk belang van de voorgenomen luchtvaartactiviteit. De Beleidsvisie Geluid heeft als centrale doelstelling het keren van de trend van toenemende geluidshinder. Daarbij streeft zij naar het verminderen van het aantal geluidgehinderden in Limburg. Het ontwerp-luchthavenregeling helihaven Coolen Heythuysen heeft betrekking op een locatie die grenst aan EHS, aan Natura2000, aan stiltegebied en aan de woonkern Heythuysen. Een helihaven op deze locatie is volgens de

vigerende wet- en regelgeving niet aan de orde. Alleen zwaarwegende maatschappelijke belangen kunnen een reden zijn om een uitzondering te maken.

Standpunt GS

Provinciale Staten hebben op grond van de Wijzigingswet de bevoegdheid tot het opstellen van een LHB of LHR voor regionale luchthavens. In onderhavige besluitvormingsprocedure is sprake van een regionale luchthaven waarbij volstaan kan worden met een LHR. Op 9 oktober 2009 hebben Provinciale Staten de Beleidsnota Regionale Luchtvaart Provincie Limburg (hierna: de Beleidsnota) vastgesteld. Deze Beleidsnota geldt als een aanvullend kader op het algemene beleidskader dat volgt uit de Wlv en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).

Voor de helihaven Coolen Heythuysen geldt momenteel de beschikking op grond van het Signal. Uit de Beleidsnota volgt dat het uitgangspunt is dat bestaande luchtvaartterreinen worden gehandhaafd, in elk geval voor de duur waarvoor het bevoegde gezag destijds een beschikking op grond van het Signal heeft verleend. Op grond van de Beleidsnota worden initiatieven voor de ontwikkeling van nieuwe luchtvaartterreinen en initiatieven voor locaties voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik getoetst aan het POL en aan de regeling voor milieubeschermingsgebieden. Voor wat betreft de helihaven Coolen Heythuysen is sprake van een reeds bestaand luchtvaartterrein, door middel van de beschikking op grond van het Signal. Het betreft derhalve geen nieuw initiatief. De passages die de indieners van de zienswijzen aanhalen, zijn van toepassing bij aanvragen voor nieuwe initiatieven. Er is geen sprake van een aanvraag voor de ontwikkeling van nieuwe luchtvaartactiviteiten, waardoor in het kader van de verplichte omzetting geen andere toetsingscriteria gelden dan die met betrekking tot geluid en externe veiligheid op grond van artikel 8.64 van de Wlv. Tevens is in de beschikking op grond van het Signal geen looptijd opgenomen. Er is derhalve geen sprake van strijdigheid met de vigerende Beleidsnota.

Nu sprake is van een omzetting van de beschikking op grond van het Signal in een LHR en geen sprake is van nieuwe luchtvaartactiviteiten, beperkt de toetsing zich tot de passages in de Beleidsnota die betrekking hebben op de omzetting. Daarbij wordt gewezen op de passage op p. 16, luidende:

“Uitgangspunt is dat de bestaande luchtvaartterreinen worden gehandhaafd, in elk geval voor de duur waarvoor het huidige bevoegde gezag (V&W) vergunning heeft verleend en dat initiatieven voor de ontwikkeling van nieuwe luchtvaartterreinen en initiatieven voor locaties voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik worden getoetst aan het POL en aan de regeling voor milieubeschermingsgebieden van de PMV.”

Het is correct dat in de Beleidsnota is opgenomen dat in EHS en in Natura 2000-gebieden een “nee, tenzij” regime geldt, waarbij zwaarwegende maatschappelijke belangen een rol spelen. Dit is echter niet van toepassing op de onderhavige helihaven, gelet op het voorgaande. Daarnaast zijn deze bepalingen niet van toepassing, vanwege de ligging van de helihaven buiten het Natura 2000-gebied.

Wij wijzen erop dat in het verleden diverse onderzoeken hebben plaatsgevonden naar de gevolgen voor de natuur ten aanzien van de betreffende helihaven. Uit alle voorgaande onderzoeken bleek dat er geen nadelige gevolgen waren te verwachten voor de doelstellingen van het nabijgelegen Natura2000 gebied en het stiltegebied. Desondanks zijn deze omgevingsrechtelijke aspecten geen onderdeel van de toetsing die wij op grond van de Wlv



en de Beleidsnota dienen uit te voeren. Wij merken op dat in de planologische procedure van de helihaven deze omgevingsrechtelijke aspecten meermaals aan bod zijn gekomen.

De locatie van de helihaven is gelegen nabij een stiltegebied. Voor wat betreft de strijdigheid met provinciaal beleid voor wat betreft stiltegebieden kan er formeel juridisch geen sprake zijn van strijdigheid. Het beleid inzake de stiltegebieden is gebaseerd op de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Het toetsingskader voor wat betreft de luchthavenregeling beperkt zich tot de Wet luchtvaart. In de Omgevingsverordening Limburg zijn uitsluitend beperkingen opgenomen die gelden voor activiteiten binnen het stiltegebied. Er gelden geen geluidnormen voor activiteiten buiten het stiltegebied.

Conclusie

Er is geen sprake van provinciaal beleid van toepassing op de helihaven Coolen Heythuysen waaruit volgt dat de luchthavenregeling niet kan worden vastgesteld.

6) Maatschappelijk belang

Noch in de ontwerp-luchthavenregeling, noch in de onderliggende stukken, wordt aannemelijk gemaakt dat deze bedrijfsgebonden helihaven, exclusief voor Frank Coolen Machines BV, een zwaarwegend maatschappelijk belang dient. Dat er geen aan Frank Coolen machines BV gerelateerd bedrijf belang in het geding is, is eveneens door voormalig gouverneur L. Frissen geconstateerd. Dit blijkt uit het schrijven van zijn hand van dd 01 -11 -2010. Op internet en in de registers van de KvK kan men vinden dat op de planlocatie meerdere BV's zijn gevestigd die allen hun bestaansrecht ontleen aan helikopteractiviteiten. Zo is er sprake van verhuur van helikopters, het organiseren van lesvluchten, rondvluchten tot het rondvliegen met bruidspaartjes aan toe. Van enig aan Frank Coolen Machines BV gerelateerd bedrijfsbelang is geen sprake. Het zijn allemaal helikopteractiviteiten die strijdig zijn met de ontwerp-luchthavenregeling. Indien er al een algemeen maatschappelijk belang zou zijn, dan wordt er niet gemotiveerd waarom deze specifieke locatie noodzakelijk is en evenmin wordt gemotiveerd waarom een alternatieve locatie ónmogelijk zou zijn. De toetsing van de provincie Limburg, aan zijn eigen heldere en nuttige beleidsregels, is gebrekkig. Een permanente helihaven op deze locatie is voor ons dan ook onacceptabel.

Standpunt GS

Maatschappelijk belang

Een zwaarwegend maatschappelijk belang is geen toetsingskader in onderhavige omzettingsprocedure. Het toetsingskader beperkt zich, gelet op het voorgaande, op de bepalingen rondom geluid en externe veiligheid. Helihavens in de provincie Limburg zijn niet verplicht om een maatschappelijk doel te dienen. Desondanks merken wij op dat de helihaven tevens gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Helikopters van hulpdiensten beschikken over een generiek vrijstelling van het verbod om op te stijgen of te landen van andere terreinen dan luchtvaartterreinen als bedoeld in artikel 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart. Er zijn afspraken gemaakt tussen Frank Coolen Machines BV en de hulpdiensten. De helikopters van hulpdiensten kunnen niet altijd veilig landen op andere terreinen dan luchtvaartterreinen. Indien de piloot van de helikopter van een hulpdienst het nodig acht kan hij landen op de helihaven van Frank Coolen Machines BV. Daarnaast vinden vanaf de helihaven



inspectievluchten plaats voor het controleren van gasleidingen en dijken. De helihaven wordt tevens gebruikt door andere bedrijven die opdrachten van overheidsorganen uitvoeren.

Bedrijfsbelang

Ten aanzien van het bedrijfsbelang merken wij op dat dit geen afwegingskader is in de Wet luchtvaart. Voor het vaststellen van een LHR of LHB dienen de bepalingen van de Wet luchtvaart in acht te worden genomen. Het is niet noodzakelijk dat sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Dat oordeel is immers aan de ondernemer. De ondernemer dient zich uiteraard te houden aan de bepalingen uit de LHR en de bepalingen van nationale wet- en regelgeving.

Alternatieve locatie

Het betreft een helihaven van de firma Coolen, die reeds in gebruik is sinds de jaren negentig. In 2009 is de helihaven vergund door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (heden het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) en in het kader van ruimtelijke ordening geaccordeerd door de gemeente Leudal. De beroepsprocedure ten aanzien van de planologische inpassing is afgerond, waardoor de inpassing als onherroepelijk dient te worden beschouwd. Er is sprake van een bestaande helihaven en de voorliggende luchthavenregeling is bedoeld om te voldoen aan de nieuwe bevoegdheden krachtens de RBML. De bestaande situatie wordt derhalve voorzien van een ander juridisch etiket. Vanwege het positieve standpunt van de gemeente ten aanzien van deze locatie en het karakter van de niet-openbare helihaven, is verplaatsing van de helihaven niet aan de orde.

7) *Randvoorwaarden uit de ontwerpluchthavenregeling zij niet identiek aan het onderliggende akoestisch en externe veiligheidsonderzoek*

In de ontwerp-luchthavenregeling ontbreekt het artikel dat het aantal rondvluchten verbiedt volledig. Daarnaast is het maximale startgewicht vrijgegeven. De voorwaarden in de ontwerp-luchthavenregeling zijn hierdoor verruimd ten opzichte van de oorspronkelijke randvoorwaarden.

De berekeningen zijn niet representatief voor de ontwerp luchthavenregeling. In de berekening wordt op basis historische gegevens rekening gehouden met een zwaarder helikoptertype, nl de EC130.

In het rapport “Akoestisch Onderzoek; Helihaven Coolen” (door Adecs airinfra, kernm. P161001.not/pH/kd) wordt in par. 2.3.2. “In- en uitvliegsectoren” gemeld dat:

“....

De in- en uitvliegsectoren, getoond in figuur 2, zijn in overeenstemming met de provincie Limburg vastgesteld en bestaan uit:

Sector West (Baan 09/27) 28o, +/- 14o ten opzichte van vliegas 267o

Sector NoordOost (Baan 06/24) 34o, +/-17o ten opzichte van vliegas 62o

Het spreidingsgebied is bepaald op basis van de omliggende bebouwing en komt overeen met hetgeen eerder is toegepast bij de omzetting van het SIGNAL-besluit.

Hierin vallen 2 zaken op:

Door de provincie Limburg wordt opdracht gegeven om af te wijken van de door IVW verplichtend voorgeschreven vliegas van 60 respectievelijk 270 graden.



Daarnaast heeft de provincie Limburg aan Adecs airinfra de opdracht gegeven om met grotere sectorhoeken te rekenen dan de realistische sectorhoeken zoals die in het vrijstellingsbesluit zijn opgenomen. De sectorhoeken zijn, in de in het geding zijnde ontwerp-luchthavenregeling, zelfs nog iets groter gekozen dan in de vorige luchthavenregeling die door de RvS (201401538/1R1) is afgewezen. Dit betekent dat de in de berekeningen toegepaste sectorhoeken ten opzichte van het vrijstellingsbesluit met factor 3 verruimd zijn. Het toepassen van deze veel te grote, niet realistische sectorhoeken in de berekening heeft tot gevolg dat het aantal toegestane vliegbewegingen te hoog berekend wordt (geluid: 56 dB (A)-contour en externe veiligheid: 10-6-contour). Er wordt hier moedwillig naar een veel te groot aantal vluchten voor deze kwetsbare locatie toegerekend. Dit is voor ons eveneens niet toelaatbaar.

Standpunt GS

De sectorhoeken waarbinnen gevlogen wordt, zijn beschreven in de onderzoeken. Uitgangspunt is zoveel mogelijk gevlogen wordt over de in- en uitvliegroutes 60 en 270. Als weersomstandigheden dit vereisen, kan een andere vliegroute worden gekozen. Wij hebben begrip voor het feit dat de omgeving zoveel mogelijk borging wil dat over de genoemde routes wordt gevlogen. Derhalve is de vrijwillige no fly zone omgezet in een no fly zone.

- No-fly zone = 290 – 45 (om de kern Heythuysen zo veel mogelijk te vermijden)
- Voor de sectorhoeken bij vliegas 270 wordt aansluiting gezocht bij de LHR procedure van 2013: dwz het hanteren van de sectorhoeken 253 en 281 voor spreiding van de vliegbewegingen. Deze hoeken zijn gekozen in verband met een obstakel (loods/stal ten noorden van helispot).
- Voor vliegas 60 worden de sectorhoeken afgestemd op te beschermen gebieden (kern – no-fly zone en Natura2000/Stiltegebied). Dit resulteert in de sectorhoeken 45 en 80: 45 graden sluit aan op de no-fly zone en 80 graden (niet eerder gehanteerd in de LHR procedures!) ziet er op toe dat het stiltegebied wordt gemeden. NB de hoek 80 is globaal bepaald. Een nauwkeurige bepaling door Adecs op basis van ligging helispot en begrenzing stiltegebied en natura 2000 gebied heeft de voorkeur.

In de Lden-tool zijn deze uitgangspunten als volgt verwerkt:

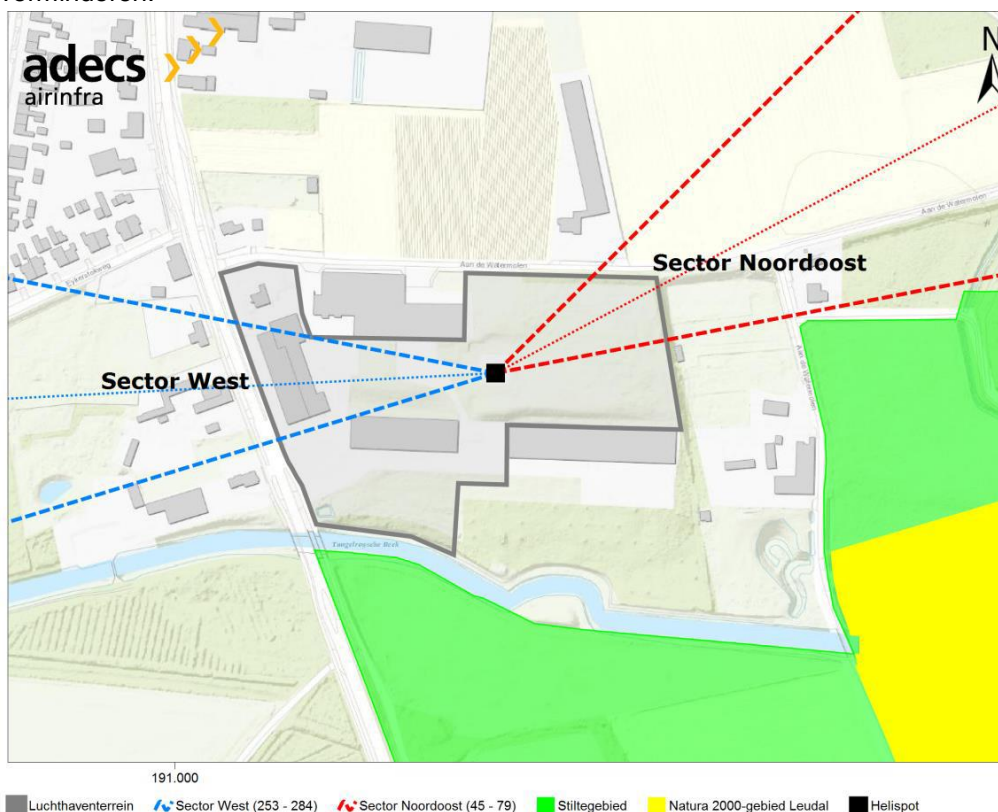
Sector West (Baan 09/27) 28 , +/- 14 ten opzichte van de vliegas 267

Sector Noordoost (Baan 06/24) 34 , +/- 17 ten opzichte van de vliegas 62

De sectorhoek van 80 is een door ons gekozen hoek die ook op lange termijn te verdedigen is in een LHB besluit met bijbehorende mer-beoordelingsnotitie en verantwoording van de (mogelijke) effecten op natuur (verstoring door stikstof en geluidhinder). Het is nadrukkelijk een beleidsmatig keuze zoals die voor elke sectorhoek gemaakt moet worden indien de sectorhoek niet reeds door fysieke obstakels is behaald.

In het onderzoek zijn de sectorhoeken aangegeven. Juist vanwege de leerpunten uit de eerdere procedures zijn de sectorhoeken in het geluid en EV onderzoek gelijk getrokken. De hoeken worden normaliter enkel begrenst door obstakels die een veilig landen en stijgen onmogelijk maken. Een loods grenzend aan het luchthaventerrein van Coolen is daar een voorbeeld van. Daarnaast is er sprake van een no-fly zone om de overlast voor Heythuysen te beperken en zeggen wij met het ook op de belangen van natuur (Natura 2000 gebied) en stilte (stiltegebied Leudal) dat niet over beide gebieden gevlogen moet worden. Wat over blijft zijn

de sectoren waarmee in de rapporten is gerekend. Die zijn overigens ook gevisualiseerd (zie onderstaand). Daarnaast waren op grond van het Signaal op jaarbasis 700 vliegbewegingen (350 vluchten) toelaatbaar bij de betreffende helihaven, waarbij één vlucht wordt gezien als twee vliegbewegingen (start en landing). De exploitant van de helihaven heeft vrijwillig 170 vliegbewegingen (85 vluchten) afgestaan in het kader van de omzettingsprocedure. Hiermee een handreiking gedaan naar de omgeving door het aantal toelaatbare vluchten te verminderen.



8) **Controle en handhaving**

Indiener geeft aan dat er geen sprake is van een gedegen controle en handhavingssystematiek. Nu zou het moment zijn om hier vorm en inhoud aan te geven. In de ontwerpvluchthavenregeling wordt verwoord dat de helihaven uitsluitend is bestemd voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het Bedrijf Frank Coolen machines BV. In de IVW beschikking stond expliciet vermeldt welke vluchten wel en welke vluchten niet zijn toegestaan. In de praktijk blijkt dat het overgrote deel reclamevluchten betreft. De aangeleverde vluchthavenregisters bevestigen dit. Daarnaast tonen deze registers aan dat de helihaven regelmatig worden gebruikt door niet toegestane helikoptertypen zoals de R 66 en de EC 130.

Op social media zou genoeg bewijs te vinden zijn waaruit blijkt dat de vluchthaven voor commerciële doeleinden wordt gebruikt. De helihaven staat niet in dienst van Frank Coolen Machines BV maar zou een dependance zijn van Helicentre BV.



Daarnaast vindt er onvoldoende handhaving op onder andere het geluidsniveau, de externe veiligheid en het aantal vliegbewegingen plaats.

Ook worden er de volgende opmerkingen gemaakt:

- Verplichting opnemen tot het inbouwen van traceerbare vluchten.
- Eis over vergoeden schade nader onderbouwd, met wat wel en niet is toegestaan en wanneer wel en niet wordt vergoed.
- Onverantwoord verruimen van randvoorwaarden in akoestisch onderzoek.
- Geen overleg gevoerd met betrokkenen.
- Belangen van bewoners niet meegewogen.

Standpunt GS

Gebruik helihaven

Ten aanzien van de opmerkingen over commerciële doeleinden merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

Handhaving algemeen

Uit de Beleidsnota volgt dat de Provincie Limburg verantwoordelijk is voor het toezicht op en de handhaving van LHB's, LHR's en tijdelijke ontheffingen. Daarnaast wordt gehandhaafd op het zonder 'vergunning' opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen. Op basis van artikel 4.1 van de Verordening Luchthavens Provincie Limburg wijzen Gedeputeerde Staten ambtenaren aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van de bij of krachtens de Wlv gegeven regels en voorschriften. In het integraal handhavingsbeleidsplan is het toezicht op in bedrijf zijnde burgerluchthavens als taak opgenomen

In het verleden zijn enkele klachten en meldingen ontvangen ten aanzien van het gebruik van de helihaven. Daarop is steeds zorgvuldig gereageerd. De stelling dat handhaving in het verleden niet adequaat werd opgepakt kunnen wij derhalve niet onderschrijven. Daarbij zij nog opgemerkt dat ten aanzien van de Bignal beschikking formeel het Rijk is bevoegd om deze te handhaven.

De gestelde overtreding heeft betrekking op overtreding van een voorschrift dat is opgelegd door het Rijk, in dezen de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T). De Richtlijn ten behoeve van gebruik van helihavens is een aanvulling op de beschikking op grond van het Bignal. Na de inwerkingtreding van de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens zijn de bepalingen uit de Richtlijn opgenomen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Indien voorschriften die betrekking hebben op de inrichting en veiligheid van de helihaven worden overtreden, dient men zich daarvoor tot IL&T te wenden.

Het betekent overigens niet dat het provinciaal bestuur geen enkele handhavingsbevoegdheid heeft voor wat betreft deze helihaven. Zoals verder bekend is momenteel de beschikking op grond van het Bignal van 13 augustus 2009 vigerend voor de helihaven Coolen. Het handhaven van de bepalingen uit deze beschikking is slechts voor een beperkt deel toegewezen aan de Provincie Limburg. In de memorie van toelichting van RBML (Kamerstukken II, 2005-2006, 30 452, nr. 3, p. 62) is opgenomen dat “handhaving van de beschikking op grond van het Bignal door het provinciaal bestuur zich beperkt tot de handhaving van het aantal vliegbewegingen” dat in de beschikking op grond van het Bignal is opgenomen. Zodra een luchthavenregeling is vastgesteld, kan het provinciaal bestuur handhaving toepassen op de daarin opgenomen voorschriften.

Vliegbewegingenregister

Het vliegbewegingenregister dient te worden bijgehouden door de exploitant, conform artikel 14 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. De exploitant heeft verklaard dat de helikopters zijn uitgerust met een transponder en dat vluchtbewegingen boven 30 meter door de luchtverkeersleiding in Beek worden waargenomen. De vluchtgegevens worden daarnaast ook door het gebruikte navigatiesysteem opgeslagen.

De handhavingsmogelijkheid zijn naar onze mening afdoende gewaarborgd. Bij gerede twijfel aan het door de exploitant overlegde vliegbewegingenregister bestaat de mogelijkheid om nadere informatie op te vragen. De gewenste traceerbaarheid door de indieners van de zienswijze is daarmee reeds geborgd.

Met het vliegbewegingenregister wordt een berekening gemaakt. Aan de hand daarvan kan bepaald worden of de contouren voor wat betreft geluid en externe veiligheid worden overschreden.

Schadevergoeding

Ten aanzien van artikel 13 merken de indieners van de zienswijze op dat niet is onderbouwd welke schade vergoed moet worden. In het geval van schade is de burgerlijke rechter bevoegd om te beslissen over een schadevergoeding en de hoogte daarvan. Het is derhalve niet mogelijk om reeds op voorhand vast te leggen in welk geval er recht bestaat op een schadevergoeding. De LHR bevat voorwaarden waaraan de exploitant moet voldoen. Hiermee is voldoende gewaarborgd en omschreven welke activiteiten zijn toegestaan, en welke niet.

Overleg bewoners – belangenafweging

Na de zienswijzenperiode hebben wij alle indieners aangeboden om in overleg te treden over de zienswijze en het verdere verloop van de procedure. Voorafgaand aan het opstellen van de ontwerp-LHR en de definitieve LHR die aan Provinciale Staten wordt aangeboden, heeft door Gedeputeerde Staten een zeer uitvoerige belangenafwegingen plaatsgevonden. Belangenafweging heeft plaatsgevonden conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Voor de overige belangenafweging verwijzen wij naar het eerder vermelde.



Ad 3 Jeroen en Gabriella van Leeuwen (Ontvangst 8 november 2018)

Indiener ervaart geluidhinder van het opstijgen en landen als gevolg van het gebruik van de helihaven. Daarnaast is er sprake van inbreuk op woon- en leefomgeving en wordt de privacy geschaad. Ook maken indieners zich zorgen over de aantrekkelijkheid van de wijk en de toekomstige waarde van hun huis. Daarnaast zijn indieners verbaasd over het feit dat er bedrijfsgebonden vluchten plaatsvinden.

Reactie GS

Vanuit de woning van de fam. Van Leeuwen aan de Eijkerstokweg 38 te Heythuysen bestaat geen (direct) zicht op de helihaven, maar uitsluitend op de in- en uitvliegroute. Het zicht vanuit de helikopter op de woningen van indieners is, gelet op de afstand tot de woning tijdens de vlucht van ongeveer 75-100 meter, beperkt en de omstandigheid dat de helikopter uitsluitend over hun percelen vliegt, zal gezien de in- en uitvliegroute niet of zelden dienen voor te komen.

Geluid

Op grond van artikel 8.1a, derde lid, van de Wlv is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien buiten het luchthavengebied het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt de mate van externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting buiten het luchthavengebied bepaald die vaststelling van gevolgen voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven noodzakelijk maakt. Ingevolge artikel 5, eerste lid, van het Besluit burgerluchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ of een geluidcontour van 56 dB(A) Lden buiten het luchthavengebied valt. De toetsing van de geluidseffecten betreffende de omgeving vindt in het WRO spoor plaat.

Commerciële vluchten

Ten aanzien van de opmerkingen over vluchten die expliciet niet op een luchthavenregeling worden uitgevoerd merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

Waardedaling

Voor wat betreft de aangehaalde bezwaren inzake geluid, de waardedaling en de aantrekkelijkheid merken wij op deze worden beschouwd in het WRO spoor en niet bij de vaststelling van de verstelling van een luchthavenregeling.

Ad 4 Actiecomité Geen Helihaven Coolen (Ontvangst 12 november 2018)

Belangenverstrengeling en (on)partijdigheid

De provincie Limburg dient volgens indiener het vergunningentraject door een externe onafhankelijke partij uit te laten voeren aangezien zij middels het uitvoeren van inspectievluchten per helikopter vanaf de in het geding zijnde planlocatie niet onpartijdig is.

Reactie GS

Allereerst dient het verwijt van belangenverstrengeling met kracht te worden tegengesproken.

Er heeft in diverse stadia van de procedure en op diverse momenten een zorgvuldige belangenafweging (conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) plaatsgevonden. Dat de uitkomst van deze belangenafweging de indieners van de zienswijzen niet tevreden stelt, is geheel iets anders dan dat de belangenafweging afwezig of onjuist zou zijn.

Er is een transparante en openbare procedure gevoerd, waarbij alle betrokken partijen uitvoerig de gelegenheid hebben gehad hun inbreng te leveren. De provincie heeft geen belang in welke helihaven dan ook. De Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) heeft een aantal bevoegdheden aan de provincies gedecentraliseerd en de provincies bij de uitoefening van die bevoegdheden beleidsvrijheid toegekend. In deze procedure heeft een zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden. Uiteindelijk is het feit dat sprake is van een reeds jarenlang bestaande en gelegitimeerde situatie (vergunning van de rijksoverheid voor het gebruik van de helihaven op de onderhavige locatie) en het feit dat het gemeentebestuur van Leudal voorstander is van deze helihaven voor Provinciale Staten van belang geweest om de onderhavige luchthavenregeling in procedure te brengen. Teneinde de belangen van omwonenden en van natuur en milieu te beschermen zijn in de luchthavenregeling een aantal randvoorwaarden gesteld (zoals beperkt aantal vliegbewegingen, enkel dagopening en pas vanaf 7.00 uur en uitvliegroutes niet over bebouwd gebied, artikelen 5, 7 en 8). Deze randvoorwaarden leiden ertoe dat de belasting van omwonenden en natuur en milieu tot een minimum beperkt blijft.

Historie

Indiener geeft aan dat het dossier inmiddels 18 jaar speelt. Vanwege de geluidscontourrapporten is de aanvraag meerdere keren afgewezen. Vanwege de ligging van 150 meter tot de woonkern is het niet mogelijk om op deze plek een helihaven te exploiteren. Daarnaast geeft de indiener aan dat het bijstellen van 700 naar 530 vluchten niet de oplossing is.

Reactie GS

Op grond van het Bignal zijn op jaarbasis 700 vliegbewegingen (350 vluchten) toelaatbaar bij de betreffende helihaven, waarbij één vlucht wordt gezien als twee vliegbewegingen (start en landing). De exploitant van de helihaven heeft vrijwillig 170 vliegbewegingen (85 vluchten) afgestaan in het kader van de omzettingprocedure. Hiermee een handreiking gedaan naar de omgeving door het aantal toelaatbare vluchten te verminderen.

Op basis van het uitgevoerde akoestische onderzoek en het opgestelde externe veiligheidsrapport (als bijlage bij het ontwerpbesluit gevoegd) kan worden geconcludeerd dat volstaan kan worden met een luchthavenregeling en dat geen luchthavenbesluit vereist is. Uit de onderzoeken naar geluid en externe veiligheid is gebleken dat zowel de 56 dB (A) Lden contour als de Plaatsgebonden Risico 10-6 contour van de helihaven binnen de grens van het luchthavengebied valt. Daarnaast zijn geen omgevingsaspecten voorhanden die vaststelling van de luchthavenregeling zouden kunnen belemmeren. De gemeente Leudal heeft de helihaven planologisch vastgelegd.

Algemeen

Indiener geeft aan dat uit het oogpunt van milieu, emissies, duurzaamheid, geluidsoverlast enz. helikoptervluchten uit den boze zijn. Het vergunnen van een helihaven is slechts acceptabel indien er een absolute noodzaak bestaat tot de inrichting en het gebruik van een bedrijfsgebonden helihaven.

Reactie GS

Ten aanzien van de opmerkingen over een bedrijfsgebonden helihaven merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

Belangenafweging

Ter plekke van de planlocatie is volgens indiener het beleid gericht op het "in stand houden van het vitaal landelijk gebied en behoud van een goed woon- en leefklimaat" (zie provinciaal beleid)

In essentie beschouwd is de luchthavenregeling voor de helihaven Coolen een omzetting van de Bignal-beschikking van de Minister in een verordening van Provinciale Staten. Onverlet het provinciaal beleid dienen Provinciale Staten als gevolg van de decentralisatie krachtens de Wet RBML een besluit te nemen inzake de helihaven volgens de Wet luchtvaart.

Reactie GS

Er is een transparante en openbare procedure gevoerd, waarbij alle betrokken partijen uitvoerig de gelegenheid hebben gehad hun inbreng te leveren. De provincie heeft geen belang in welke helihaven dan ook. De Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens heeft een aantal bevoegdheden aan de provincies gedecentraliseerd en de provincies bij de uitoefening van die bevoegdheden beleidsvrijheid toegekend. In deze procedure heeft een zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden. Uiteindelijk is het feit dat sprake is van een reeds jarenlang bestaande en gelegitimeerde situatie (vergunning van de rijksoverheid voor het gebruik van de helihaven op de onderhavige locatie) en het feit dat het gemeentebestuur van Leudal voorstander is van deze helihaven voor Provinciale Staten van doorslaggevend belang geweest om de onderhavige luchthavenregeling vast te stellen.



Teneinde de belangen van omwonenden en van natuur en milieu te beschermen hebben Provinciale Staten in de luchthavenregeling een aantal randvoorwaarden gesteld (zoals beperkt aantal vliegbewegingen, enkel dagopening en pas vanaf 7.00 uur en uitvliegroutes niet over bebouwd gebied, artikelen 5, 7 en 8). Deze randvoorwaarden leiden ertoe dat de belasting van omwonenden en natuur en milieu tot een minimum beperkt blijft.

Bedrijfsbelang

Volgens indiener staat het gebruik van een helihaven en het vliegen met een helikopter op gespannen voet met het provinciaal beleid. Het beleid dient gericht te zijn op het "in stand houden van het vitaal landelijk gebied" en "behoud van een goed woon- en leefklimaat". Volgens het POL valt het plangebied onder perspectief 4 Vitaal landelijk gebied, dat ziet op landbouwgebieden met een grote variatie aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De onderbouwing van de aanvraag voor een bedrijfsgebonden helihaven dient geen enkel aan Frank Coolen Machines BV gerelateerd bedrijfsbelang. De helihaven is niet aangelegd ten behoeve van aanvrager, maar de bedrijven (meerdere BV's) zijn opgericht om de helihaven tot een rendabele bedrijfsactiviteit te maken. Besluitvorming over deze kwestie kan niet worden gedragen door de motivering die daaraan ten grondslag is gelegd.

Reactie GS

Ten aanzien van de opmerkingen over een bedrijfsgebonden helihaven merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

Woon- en leefomgeving

De woon- en leefomgeving van de omwonenden, van meerdere rust-, verzorgings- c.q. bejaardentehuizen, van alle (huis)dieren en een rundvee- en meerdere paardenhouderijen worden volgens indiener door de helihaven aangetast. Het gaat dan om aantasting van veiligheid, woon- en leefgenot, privacy, rust en natuur; daarnaast gaat het om waardevermindering van woningen en welzijn.

Reactie GS

Effecten op de Woon- en leefomgeving zijn/worden beschouwd in het ruimtelijke ordenings-spoor en niet bij de vaststelling van de luchthavenregeling.

Veiligheid

Volgens indiener brengt vervoer per helikopter een aanzienlijk groter gevaar met zich mee. Door het ontbreken van een persoonlijke scheiding van verantwoordelijkheden, is een objectieve afweging ten aanzien van het economisch belang, de (on)kunde van de piloot en de veiligheid voor de omgeving onmogelijk. De kans op ongelukken is groter en de impact bij

ongelukken is gigantisch. Door het negeren van de door de VNG aangegeven minimale afstand van 500 meter afstand van een helihaven tot de woonkern Heythuysen worden veiligheid en veiligheidsgevoel van de omwonenden aangetast. De planlocatie voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen inzake de afstand tot de woonwijk (geluid en veiligheid). Ook wordt de helihaven niet conform de voorschriften en veiligheidseisen gebruikt. De piloten wijken af van de voorgeschreven aan- en afvliegroutes (videomateriaal is beschikbaar). De aangelegde helikopterlandingsplaats wordt niet gebruikt. De brandweer van de gemeente Leudal is niet geoefend en uitgerust voor rampen met helikopter(s). De veiligheidsrisico's van opslag van brandstoffen en overige gevaarlijke stoffen t.b.v. de helikopter zijn niet in kaart gebracht. De verklaring van de perceelseigenaar voor helikopteractiviteiten betreft het adres Aan de Watermolen 3 en niet Biesstraat 59 te Heythuysen. Er is geen risico-inventarisatie, -score en -evaluatie en -beheersingsplan.

Reactie GS

Bevoegdheden ten aanzien van het luchtruim zijn krachtens de wet RBML niet gedecentraliseerd naar de provincie. Deze zijn bij het Rijk gebleven. Toetsing van de vliegveiligheid vindt plaats in het kader van de beoordeling aanvraag verklaring veilig gebruik luchtruim. Omdat de helihaven Coolen te Heythuysen beschikt over een (ministerieel) Signaal-besluit, is deze verklaring van veilig gebruik luchtruim op grond van het overgangsrecht van genoemde wet niet nodig. Het Ministerie heeft deze verklaring al in het kader van het Signaal-besluit" verleend. Het externe veiligheidsrisico is volgens de wettelijk voorgeschreven berekeningsmethode bepaald en is zodanig beperkt dat buiten het luchthavengebied geen aanvullende maatregelen (b.v. in de ruimtelijke ordening sfeer) behoeven te worden getroffen. Mocht de veiligheid van bedoelde bewoners wel in het geding zijn dan lag dat anders.

Natuurbelangen

Het oprichten en (de)ingebruikneming van een helihaven is strijdig met het regime ten behoeve van bescherming van de stilte in en in de nabijheid van een stiltegebied Leudal volgens indiener. In de bufferzone (overgangsgebied direct aansluitend aan een stiltegebied) dienen geen activiteiten te worden ontwikkeld, die leiden tot een hogere geluidsbelasting dan 40 dB(A) in het betreffende stiltegebied. Het Leudalgebied vormt een essentieel onderdeel 11an de Ecologische Hoofdstructuur. De EHS wordt geweld aangedaan en wordt overvlogen nog ruimschoots voor het moment waarop de helikopter zijn gebruikelijke vlieghoogte heeft bereikt. Het realiseren van de voorgenomen plannen is zonder meer in strijd met de huidige en nieuwe Natura 2000 aanwijzing in de .directe nabijheid van de planlocatie.

Daarnaast zijn van belang: het project "herstel watersysteem Tengelroyse beek", het herstellen van de biotoop van de ijsvogel, bever- en otterprojecten in het Leudal, het ecologisch Busjopsven (waar de aan- en afvliegroutes van de helikopterhaven direct over voeren), het beschermd beekdal van de Tengelroyse beek, onderdeel van de EHS/EVZ, en het foerageer- en/of rustgebied van (water)vogels aldaar, die consequenties voor de veiligheid inzake het helikopterverkeer ter plekke hebben.



Reactie GS

Uit het natuur/ecologisch onderzoek blijkt, dat er geen waarneembare effecten zijn van de helihaven op het nabijgelegen Natura 2000-gebied Leudal/Tungelroyse Beek. Het beperkt aantal bewegingen (maximaal 265 vluchten per jaar) leidt niet tot natuur/ecologie problemen.

Relevant is deze constatering niet omdat uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat het gebruik van de helihaven met het beperkte aantal bewegingen als voorgeschreven in de luchthavenregeling, niet leidt tot enige serieuze aantasting van het Natura 2000 gebied noch tot aantasting van het leefgebied van de mogelijk aanwezige beverpopulatie. Bovendien is deze zienswijzen niet relevant, omdat de bescherming van natuurwaarden geen onderdeel uitmaakt van de procedure in het kader van de Wet luchtvaart (luchthavenregeling), maar van de procedure in het kader van de ruimtelijke ordening.

Milieubelangen

Volgens indiener is de helihaven niet bedrijfsgebonden. Zodoende vormt deze een aparte inrichting in de zin van de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit). Er is dan sprake van een helikopterbedrijf waarvoor aparte milieuregels gelden. Bij transport per helikopter ontstaan ook meermalen zoveel emissies van verbrandingsgassen met als gevolg dat de uitstoot van broeikasgassen ook overeenkomstig hoger zal zijn. Dit heeft versnelde uitputting van fossiele brandstofvoorraden tot gevolg. Het veelvuldig sterk vervuilend helikopterverkeer toestaan heeft versterking van het broeikas effecten, verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolgen. Tevens zal het extra benodigde transport naar specialistische voorzieningen zoals brandstofopslag en -voorziening, rangeer- en garagefaciliteiten, onderhoud- en reparatie etc. altijd een zware wissel op het milieu trekken.

Reactie GS

De milieu hygiënische beoordeling en afweging hebben plaatsgehad binnen de gemeentelijke bestemmingsplanprocedure.

Recreatie en toerisme

Het vliegen met een helikopter draagt volgens indiener niet bij aan een duurzame ontwikkeling en versterking van het toerisme en recreatie in onderhavige omgeving. Het geluid afkomstig van helikopters wordt als storend ervaren. Het is niet acceptabel dat activiteiten op het gebied van toerisme en recreatie steeds verder worden gereguleerd, onder meer via zonering, terwijl aan de andere kant een niet controleerbare, in het algemeen als zeer storend ervaren activiteit zoals het uitvoeren van helikoptervluchten wordt geaccordeerd. Dit mede gezien de aan het perceel gelegen viertal wandel- en fietsroutes en ruiterspad.



Reactie GS

Krachtens de Wet luchtvaart en de RBML dienen Provinciale Staten bij het vaststellen van de luchthavenregeling voor de helihaven Coolen onderzoeken te verrichten naar de aspecten geluid en externe veiligheid. Recreatie en toerisme zijn geen wettelijke toetsingscriteria en vallen onder de beleidsvrijheid van de provincie.

Bezwaren van procedurele aard

Volgens indiener is door de provincie inzake het uitvoeren van helikoptervluchten gesteld dat helikopters niet mogen landen binnen de 100 meter bufferzone rondom natuur- stilte en EHS gebieden. Middels onderhavige LHR voor Coolen wordt het voor betreffende ondernemer mogelijk gemaakt om op jaarbasis 700 vluchtbewegingen uit te voeren binnen bedoelde bufferzone. De door de provincie zelf opgestelde regels worden in de luchthavenregeling met voeten getreden. Indien betreffende aanvraag was ingediend bij bijvoorbeeld de provincie Zuid Holland was deze onmiddellijk afgewezen.

Reactie GS

Indiener beweert verder dat de bestreden luchthavenregeling strijdig zou zijn met een door de provincie aangewezen 100 meter bufferzone rondom natuur-, EHS- en stiltegebieden, waarbinnen helihavens verboden zouden zijn. Deze 100 meterbufferzone maakt evenwel geen deel uit van vigerend provinciaal beleid en onduidelijk is dan ook waar appellant zich op beroept. Mogelijk doelt hij op de Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart provincie Limburg van 15 december 2009 (laatstelijk gewijzigd in augustus 2019). Deze beleidsregels gaan over incidenteel gebruik van terreinen, niet zijnde luchthavens, en zijn dus hier niet van toepassing. Overigens is ook in deze Beleidsregels het 100 meter bufferzone criterium niet opgenomen.

Er wordt ook aangegeven dat de luchthavenregeling ten onrechte alle mogelijke helikoptervluchten toestaat, die de exploitant de mogelijkheid zouden bieden de helihaven commercieel te exploiteren. Dit is ons inziens niet het geval. Waar het om gaat is dat de luchthavenregeling randvoorwaarden stelt aan het gebruik van de helihaven (openingstijden, maximaal aantal bewegingen, bepaalde typen helikopters, geluid en externe veiligheid) en dat daarbinnen de bedrijfsvoering aan de exploitant is. De overheid komt geen oordeel toe over de bedrijfsvoering, mits de gestelde randvoorwaarden in acht worden genomen.

Er is niet gebleken van een op de helihaven Coolen toepasselijk provinciaal beleid waarin een minimale afstand van 100 meter tussen luchthavens en natuurgebieden is vastgelegd.

Tot slot is het nog zo dat de voorliggende LHR het aantal vliegbewegingen beperkt van 700 tot 530 op jaarbasis, hetgeen een reductie betekent van 170 vliegbewegingen, zijnde 85 vluchten.

Controle en handhaving

De initiatiefnemer dient volgens indiener te allen tijde de benodigde GPS gegevens ter beschikking te hebben en deze op verzoek ter beschikking te stellen. De reeks klachten die tot op heden op gemeentelijk en provinciaal niveau zijn ingediend, zijn telkenmale beantwoord met: zolang wij geen GPS of anderszins bewijs ter beschikking hebben om de



klachten te verifiëren zijn er in principe geen mogelijkheden om op te treden tegen geconstateerde overtredingen.

Reactie GS

De provincie is op grond van de RBML bevoegd is om het naleven van de luchthavenregeling door de exploitant te handhaven bij een overtreding van de in de luchthavenregeling opgenomen grenswaarden en/of voorwaarden, bijvoorbeeld ten aanzien van het gebruik.

In de artikelen 1 en 2 van de luchthavenregeling is vastgelegd dat de regeling ziet op een bedrijfsgebonden helihaven van Frank Coolen Machines BV en dat de helihaven uitsluitend bestemd is voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het bedrijf. In artikel 15 is voorgeschreven dat er een register van het aantal vluchten wordt bijgehouden. Er is niet verlangd dat in het register wordt aangegeven met welk doel de vluchten zijn uitgevoerd. Aangegeven dat de helikopters zijn uitgerust met een transponder en dat de vluchtbewegingen boven 100 voet (30 meter) door de luchtverkeersleiding in Beek worden waargenomen. De vluchtgegevens worden daarnaast volgens Coolen (als GPS data) ook door het gebruikte navigatiesysteem opgeslagen. Daarom achten wij het aannemelijk dat er, in geval van gerede twijfel aan de gevolgde vluchtpaden, voldoende controle mogelijkheden ter beschikking staan aan het bevoegd gezag.

Ad 5 Polderman en Donker (ontvangen 1 november 2018)

Indieners geven aan dat zij last hebben van de luchthaven. Hierbij stellen ze dat de luchthaven volledig als commerciële luchthaven wordt gebruikt en dat dit op een onveilige manier gebeurt. Ook tijdens diverse activiteiten (bruiloft, wandelvierdaagse en kindervakantiewerk) op het terrein vinden er helikoptervluchten plaats. Het commerciële genot prevaleert hierdoor boven het woongenot en de veiligheid.

Indiener geeft aan dat de overheden reeds meerdere jaren van deze praktijken op de hoogte waren echter deze zouden de andere kant opkijken. Indiener verzoekt om handhaving toe te passen. Er wordt aangegeven dat er meerdere klachten zijn gedaan maar men wordt steeds van het kaste naar de muur gestuurd. Het probleem is schrijnend aangezien de rondvluchten in de zomer en dus de vakantieperiode plaatsvinden. Indiener geven aan dat last hebben van de helikoptervluchten als ze in hun tuin verblijven en tijdens het uitoefenen van hun hobby paardrijden. De eigenaar zou hun klachten bagatelliseren en alleen uit zijn op financieel gewin. Er zijn meerdere voorbeelden van het plaatsvinden van commerciële vluchten. Zo zou de helikopter van de supermarkt PLUS regelmatig vanaf de helihaven en wordt ook sinterklaas vanaf deze locatie in een helikopter rondgevlogen.

Indiener geeft aan een onveilig gevoel en een inbreuk op de privacy te ervaren vanwege het feit dat er vanuit de helikopter foto's worden gemaakt. Het verbaast indieners dat er aan de rand van een natuurgebied een vergunning wordt afgegeven voor een helihaven. Ze geven nogmaals aan dat er vrijwel alleen commerciële vluchten worden uitgevoerd. Aangezien indieners in het bezit zijn van een meer dan honderd jaar oude woning hebben ze veel last van geluid en trillinghinder.

Het afgeven van een vergunning voor de helihaven zou lijnrecht tegenover het door de overheid gevoerde beleid staan voor wat betreft energiebesparing, beschermen natuurwaarden enzovoort. De geloofwaardigheid van de politiek wordt hier gigantisch geweld mee aan gedaan. Het vergunnen van de helihaven is afkeurenswaardig. De luchthavenregeling mag volgens indiener niet worden vastgesteld.

Reactie GS

Ten aanzien van de opmerkingen over commerciële doeleinden merken wij op dat middels een luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart een toestemming wordt verleend om onder voorwaarden op te mogen stijgen en landen met helikopters. Het is hiermee niet noodzakelijk dat er sprake is van een gerelateerd bedrijfsbelang. Die bedrijfsvoering is verder aan de exploitant. Het is uiteraard wel evident dat men zich houdt aan de in de luchthavenregeling gestelde voorschriften welke zien op openstellingstijden, aantal vluchtbewegingen en de geluids- en externe veiligheidscontouren.

Ten aanzien van de opmerkingen over het al dan niet adequaat handhaven merken wij op dat de provincie verantwoordelijk is voor het toezicht op en de handhaving van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen en treedt zij tevens op tegen het zonder 'vergunning' opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen. Op basis van artikel 4.1 van de Verordening Luchthavens Provincie Limburg wijzen Gedeputeerde Staten ambtenaren aan die belast zijn met het toezicht op de naleving van de bij of krachtens de Wet luchtvaart gegeven regels en voorschriften. In het integraal handhavingsbeleidsplan Provincie Limburg is het toezicht op in bedrijf hebbende burgerluchthavens (luchthavenregelingen) als taak opgenomen

Sinds de provincie bevoegd gezag is (vanaf 1-11-2009), worden klachten ingediend bij het Klachtenbureau Luchtverkeer Limburg, een onafhankelijke stichting, belast met registratie en behandeling van klachten milieuhinder vliegverkeer boven Limburg.

Zoals de Rechtbank Limburg in de uitspraak d.d. 14 juni 2013 (ECLI:NL:RBLIM:2013:CA3331) onder 13. stelt, hebben Provinciale Staten op grond van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) de bevoegdheid tot het opstellen van een luchthavenregeling gekregen. Bij het toepassen van die bevoegdheid komt Provinciale Staten beleidsvrijheid toe en dienen zij een integrale afweging te verrichten waarbij aspecten als economische ontwikkeling, verstedelijking, bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit een rol spelen.

De natuurwaarden zijn in de ruimtelijke ordeningsprocedure aan de orde gekomen. Daarnaast is er nog een extra natuuronderzoek gedaan door bureau Waardenburg. Daarnaast zijn de effecten op de Woon- en leefomgeving zijn/worden beschouwd in het ruimtelijke ordenings-spoor en niet bij de vaststelling van de luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart. Vanwege bestaande rechten op deze locatie, het positieve standpunt (ruimtelijke ordenings-spoor) van de gemeente ten aanzien van deze locatie en het karakter van de niet-openbare (bedrijfsgebonden) helihaven, is verplaatsing naar een industrieterrein of andere luchthaven niet aan de orde.



Bevoegdheden ten aanzien van het luchtruim zijn krachtens de wet RBML niet gedecentraliseerd naar de provincie. Deze zijn bij het Rijk gebleven. Toetsing van de vliegveiligheid vindt plaats in het kader van de beoordeling aanvraag verklaring veilig gebruik luchtruim. Omdat de helihaven Coolen te Heythuysen beschikt over een (ministerieel) SIGNAL-besluit, is deze verklaring van veilig gebruik luchtruim op grond van het overgangsrecht van genoemde wet niet nodig. Het Ministerie heeft deze verklaring al in het kader van het SIGNAL-besluit verleend.

BESLUITEN

Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten Gedeputeerde Staten van Limburg de volgende luchthavenregeling vast te stellen, op grond van artikel 1.3 van de Verordening Luchthavens Limburg en deze ter vaststelling voor te leggen aan Provinciale Staten van Limburg:



LUCHTHAVENREGELING HELIHAVEN COOLEN HEYTHUYSEN

Artikel 1

Deze luchthavenregeling betreft de helihaven van Frank Coolen Machines B.V. aan de Biesstraat 59 te Heythuysen.

Artikel 2

De exploitant van de helihaven is Frank Coolen Machines B.V.. De luchthavenregeling kan niet over gaan op een andere exploitant.

Artikel 3

De geografische positie van de helihaven is 51.14.34.4 N.B. en 05.54.19.7 O.L. De helihaven en het luchthavengebied zijn op een kaart aangeduid, die als bijlage onderdeel uitmaakt van deze regeling.

Artikel 4

De helihaven is uitsluitend bestemd voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het bedrijf Frank Coolen Machines B.V. Onverminderd de bepalingen uit de wet- en regelgeving mag de luchthaven hoofdzakelijk en overwegend worden gebruikt door helikopters genoemd in, of vergelijkbaar met, de Appendices categorieën 010 en 011 uit de 'Indelingslijst voor vliegtuigcategorie toewijzing voor overige burgerluchthavens Supplement 1 van versie 13.3 van de Appendices'. In deze indelingslijst zijn de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting in Lden voor de overige burgerluchthavens opgenomen.

Artikel 5

Het in- en uitvliegen geschiedt, tenzij de vliegveiligheid anders vereist, in de richtingen 60 graden en 270 graden, gerekend vanuit de helikopterlandingsplaats. Er geldt een no fly zone binnen de sector 290 graden via 360 graden tot 045 graden. Binnen de zone van 079 graden tot 253 graden mag enkel gebruik worden gemaakt indien de weersomstandigheden dit absoluut vereisen.

Artikel 6

Landingen dienen bij voorkeur op de gewaarmerkte landingsplaats, doch altijd binnen een straal van 50 meter van deze plaats te worden uitgevoerd.

Artikel 7

Tussen 23:00 uur en 07:00 uur mag vanaf en naar de onderhavige helihaven niet worden gevlogen, ook niet voor zover binnen dat tijdsbestek van 8 uren sprake is van de *daglichtperiode* als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.



Artikel 8

Het maximale aantal vluchten dat vanaf/op de helihaven wordt uitgevoerd is beperkt tot maximaal 265 vluchten (530 vliegbewegingen) op jaarbasis. De exploitant draagt ervoor zorg dat het jaarlijks gebruik van de luchthaven niet leidt tot een overschrijding van de 56 dB (A) Lden geluidcontour en de Plaatsgebonden Risico 10-6 contour, van de grenzen van het luchthavengebied.

Artikel 9

De exploitant is verplicht om op eigen kosten alle zaken die behoren tot de inrichting en uitrusting van de helihaven te verwijderen als de inrichting, het gebruik, dan wel het beheer niet langer voldoet aan de vigerende voorschriften en/of de helihaven permanent buiten gebruik is gesteld.

Artikel 10

De exploitant wijst een persoon aan, de beheerder van de helihaven, die verantwoordelijk is voor de toestand en het gebruik van de helihaven. De persoonsgegevens van de beheerder worden gemeld aan het cluster Vergunningen, Toezicht en Handhaving van de Provincie Limburg.

Artikel 11

De beheerder houdt in een register het aantal vliegbewegingen op de helihaven bij. Dit register wordt binnen een maand na afloop van het kalenderjaar aan het cluster Vergunningen, Toezicht en Handhaving van de Provincie Limburg gezonden.

Artikel 12

De beheerder van de helihaven is verplicht om, indien de helihaven door enigerlei omstandigheid gevaarlijk is geworden of zal worden voor het gebruik door hefschroefvliegtuigen, daarvan zo spoedig mogelijk, onder vermelding van bijzonderheden dienaangaande, kennis te geven aan het cluster Vergunningen, Toezicht en Handhaving van de Provincie Limburg.

Artikel 13

De exploitant dient alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat de overheid dan wel derden schade lijden als gevolg van het gebruik van de helihaven.

Artikel 14

De volgende wijzigingen dienen onverwijld aan het cluster Vergunningen, Toezicht en Handhaving van de Provincie Limburg te worden gemeld: wijzigingen van de naam van de beheerder; wijzigingen van of in het landingsterrein of de landingsplaats; wijzigingen in de hindernisvrije in- en uitvliegsectoren.

Artikel 15

Naast deze regeling zijn de regels en voorschriften uit de Wet luchtvaart en Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing en moet er zorg voor worden gedragen dat de luchthaven zoals genoemd in artikel 1 overeenkomstig deze regels en voorschriften wordt ingericht en gebruikt.